1935 N° 4 Kwiecień



POMNIK CHRYSTUSA PANA W RIO DE JANEIRO, WYKONANY PRZEZ ART.-RZEŹB. LACHOWSKIEG
Oświetlony reflektorami, służy jako latarnia morska dla okrętów morskich i statków powietrznych

LOT POLSKI

ORGAN OFICJALNY L.O.P.P. I A.R.P.

LOT POLSKI

ORGAN OFICJ. L.O.P.P. I AEROKLUBU R. P.

MIESIĘCZNIK POŚWIĘCONY LOTNICTWU ORAZ ZAGADNIENIOM OBRONY POWIETRZNEJ I CHEMICZNO-GAZOWEJ

WYDAWNICTWA ROK XI.

Redaktor: ZENON WYRZYKOWSKI

PRENUMERATA W KRAJU: Rocznie 10.— zł., półrocznie 6.— zł., kwartalnie 3.— zł. Numer pojedynczy 1 zł.
ABONAMENT ZAGRANICĄ: „ 10.— fr. szw., „ 6.— fr. szw., „ 3.— fr. szw. „ 1 fr. szw.

Za zmianę adresu liczy się 1 zł.

UWAGA: Zamówienia przyjmuje się tylko na prenumeratę całoroczną z tym jednak, że należność może być uiszczana również w ratach półrocznych.

OGŁOSZENIA: Za milimetr szerokości 1 szp.: w tekście zł. 0.90, za tekstem zł. 0.60, komunikaty i opisy zł. 1.50. Bilanse i tabelaryczne o 50% drożej. Ogłoszenia na okładce: na zewnętrznej stronie (tylko całostronicowe) zł. 800, w dwóch kolorach o 50% drożej; na wewnętrznych stronach: cała strona zł. 600, pół strony zł. 300, ćwierć strony zł. 150. Rozmiar kolumny tekstowej i ogłoszeniowej: wysokość 260 mm., szerokość 185 mm. Układ 3 szpaltowy. Szerokość szpalty 60 mm. Za treść ogłoszeń Redakcja nie odpowiada.

Adres Redakcji i Administracji: WARSZAWA, WIERZBOWA 9. Telefon: red. i adm. 311-48. Konto czekowe P. K. O. Nr. 7860

REPREZENTACJE:

ZAGRANICĄ: Francja: p. E. de Gavardie, Paris XVI, Rue Nicolo 65 bis. — Niemcy: p. A. Schulhof, Berlin W. 15, Pfalzburgerstr. 83. — Włochy: Comp. Nazionale Aeronautica, Roma, Galleria di Piazza Colonna.

Redaktor przyjmuje codziennie od 12 do 13. Rękopisów nie zwraca się.

LOT POLSKI

ORGAN LIGI OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ ORAZ AEROKLUBU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

ROK XI — Nr. 4 (126) MIESIĘCZNIK KWIECIEŃ 1933

NA PIERWSZYM ETAPIE

W przyszłym miesiącu, jak Polska długa i szeroka, będziemy obchodzili dziesięciolecie rozpoczęcia żmudnej pracy łączenia w jedną gromadę tych, którzy rozumieją, iż w czasach dzisiejszych, kiedy nauka hojną ręką rozsypuje po świecie coraz to nowe mordercze wynalazki, nie wolno zamykać oczu na grożące narodowi i państwu niebezpieczeństwo.

Bezpieczeństwa prawdziwego nie znała Polska nigdy, jak nie znała go ludzkość od początku swego istnienia. Najdawniejszy człowiek, samotny koczownik w puszczy nadwodnej, czy gromadzki osadnik w jakiemś pierwotnem skupisku ludzkiem, musiał zawsze myśleć o obronie przeciw napadowi złego zwierza, czy jeszcze gorszego sąsiada.

Tysiące lat nie zmieniły w zasadzie tej konieczności i dziś tak samo, jak niegdyś, stara się człowiek zapewnić sobie bezpieczeństwo przez obwarowywanie się przed każdym możliwym nieprzyjacielem. Nie pójdzie na nocny spoczynek, zanim się nie przekona, że drzwi są dobrze zamknięte.

Każdy mąż stanu rozumie dziś, jak rozumiał to przed setkami lat, że jeśli kraj jego chce mieć pokój, to musi być przygotowany do wojny, musi być opatrzony we wszystkie środki obronne, wystarczające do przeciwstawienia się najnowszym sposobom i narzędziom walki, jakie ma nieprzyjaciel.

Pod tym względem nic się nie zmienia.

Przeszło trzysta lat temu, po zwycięstwie Kirchholmskiem, mówił słynny kaznodzieja, ks. Piotr Skarga, w warszawskiej katedrze świętojańskiej:

„Nie masz tak jadowitej plagi na człowieka, jako człowiek!... Rozumem i dowcipem dziwne on do zabijania bliźnich sposoby wymyśla: żelaza, strzelby, prochy, działa, kule, mosty i inne sidła i doły na krew natury jednej przyprawuje. Ani morowe powietrze, ani wody, ani zwierzęta, ani głody, tak wielkiej zguby ludziom nie przynoszą, jak wojna!“

Kto przeszedł ostatnią zawieruchę światową wraz z jej okropnościami, ten z uśmiechem myśli o machinach wojennych z przed trzech wieków, które tak przerażały tego zacnego sługę bożego.

Olbrzymie kolubryny niemieckie, przenoszące pociski przez kanał La Manche, nocne ataki powietrzne na stolicę Anglji, bomby gazowe, siejące straszliwą, masową śmierć w szeregach nieprzyjacielskich — wszystko to było jakby próbą, jakby przygrywką do tego, co może rozstrzygać o losie państw i narodów w przyszłości.

Dziś każde już prawie dziecko w wieku szkolnym wie o tem, że w razie wybuchu wojny może ponad jego głową ukazać się nagle wraży samolot, rzucający bomby z trucicielskim gazem, przed którym ciężko się ukryć, o ile się naprzód nie upatrzyło odpowiedniego schronu.

Rozumie też dziś każdy, że bez silnej floty powietrznej, bez lotnisk, bez lądowisk, bez odpowiednich szkół i instytutów naukowych nie można zapewnić krajowi bezpieczeństwa, że tedy o to wszystko trzeba się starać wspólnemi siłami całego narodu.

Dziesięć lat mija właśnie, jak kładziono fundament pod dzisiejszą Ligę Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, a dziś każdy powiat Rzeczypospolitej ma już własną historję swej pracy na tym odcinku. Nie wszędzie szła praca w odpowiedniem tempie, nie wszędzie umiano wykrzesać z siebie dość energji i rzutkości, aby odrazu poprowadzić robotę po drodze właściwej i zdobyć wyniki pierwszorzędne.

A jednak — mimo wszystko — udało się w dziesięciu latach zszeregować w Lidze 700 tysięcy ludzi, gromadzących się w siedmiu tysiącach Kół lokalnych, które dziś stają się **ośrodkami obywatelskiej obrony kraju, siejąc dokoła siebie zrozumienie twardych obowiązków, jakie na każdego mieszkańca Rzeczypospolitej nakłada dzisiejsza ciężka atmosfera międzynarodowa.**

Poruszyła Liga ofiarność polską, nauczyła składać stale i chętnie, choćby niewielkie kwoty **na cele obrony państwa.** I w ten sposób zebrała w ciągu lat dziesięciu przeszło 40 miljonów złotych, z których każdy grosz doszedł tam, gdzie iść powinien.

Ambicją Ligi nie było wszakże samo składanie pieniędzy na określone cele.

Zwolna stawała się jakby jednym **wielkim obozem przeszkoleniowym dla całego społeczeństwa,** docierając wszędzie z żywem słowem, z artykułem drukowanym i pokazem, dobrze zorganizowanym. Zwalczała zwycięsko każdą trudność, nie przerażając się kryzysu i bezrobocia.

Jakie były wyniki tej żmudnej, codziennej, a jednak pełnej zapału roboty, **wykażą wyniki obrachunku Dziesięciolecia,** zamieszczone w najbliższym numerze „Lotu Polskiego“, poświęconym zestawieniu dorobku Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej.

Stanie przed oczyma naszemi historja dziesiątka lat, wypełnionych rzetelnym wysiłkiem gromady ludzi dobrej woli, pełniących wierną służbę na progu pierwszych dni Odrodzonej Rzeczypospolitej.

Z kart tej historji krótkiej, ale jakże wymownej, spojrzy na nas szereg długi nazwisk dzielnych pracowników idei, od wysokich dygnitarzy państwowych, aż do szarych, nieznanych ogółowi ludzi, którzy jednak w zasięgu swoich wpływów dali z siebie wszystko, co dać może uświadomiony obywatel kraju.

Dla każdego znalazło się miejsce na tych kartach i śmiało rzec można, **iż jest na nich cała Polska**: od dostojnego Włodarza Rzeczypospolitej, Pana Prezydenta Mościckiego, od Budowniczego Polski, Marszałka Piłsudskiego, przez szeregi ministrów, wojewodów i generałów, przez kadry urzędników, ziemian i kupców,

aż do bezimiennej masy robotniczej i włościańskiej, aż do zbitej gromady pacholąt szkolnych, zgrupowanych we własne Koła.

I to właśnie, to zgromadzenie zwartych, krociowych rzesz **pod wielkim sztandarem państwowym**, jest najpiękniejszym triumfem Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej w chwili, gdy gotuje się do uroczystości swego Dziesięciolecia. Taka bowiem gromada, to już lawina, która posuwać się będzie własnym ciężarem, **porywając za sobą cały naród do działań obronnych.**

Pierwszy, najtrudniejszy etap, ma Liga poza sobą, przed sobą zaś dalsze pole do pracy organizacyjnej i nauczycielskiej, do apostolskiego bojowania o to, aby w każdem sercu polskiem żywym ogniem gorzała ta prawda, że **najwyższem prawem jest obrona Rzeczypospolitej i wszystkich tych, którzy pod Jej opieką żyją.**

Dr. Czesław Łukaszkiewicz.

Odlot lotników polskich do Algieru

W dniu 7 b. m. o godz. 13-ej wystartowali z lotniska Mokotowskiego do Casablanki: ppłk. dypl. B. Kwieciński z ramienia Aeroklubu Rzplitej i kpt. Hirszband z ramienia Aeroklubu Warszawskiego. Lotnicy wezmą udział na „R. W. D. 5" w raidzie okrężnym algiersko-marokańskim, który rozpoczął się 16 b. m. Przy odlocie obecni byli: dyr. Dep. Lotn. Cyw. Min. Komunikacji ppłk. Filipowicz, przedstawiciele wojska, Aeroklubu Rzplitej i Warszawskiego oraz szereg osób ze sfer lotnictwa sportowego.







Znaczki polskie ku czci Żwirki i Wigury

Min. Poczt i Telegrafów wypuściło na rynek nowy znaczek pocztowy, poświęcony pamięci kpt. Żwirki i inż Wigury, wykonany przez Polską Wytwórnię Papierów Wartościowych.



Znaczek ten jest jednem z najpiękniejszych „dzieł sztuki" na terenie filatelistycznym. Cechuje go udatność portretów oraz subtelność rysunku, zapewniająca szeroką skalę w stopniowaniu cieni, stwarzającą soczystość i głębię tonów. Wykonany jest metodą rytu w stali i powielony drukiem wklęsłym. Jest to najtrudniejsza, a jednocześnie najartystyczniejsza metoda w fabrykacji marek pocztowych.

Oficerowie lotnicy japońscy w Warszawie



W pierwszych dniach kwietnia r. b. bawiła w Warszawie grupa oficerów lotników japońskich. Zdjęcie przedstawia moment zwiedzania przez gości z krainy Wschodzącego Słońca, Państwowych Zakładów Lotniczych w towarzystwie szefa Dep. Aeronautyki płk. dypl. L. Rayskiego.







NA PODWARSZAWSKIEM SZYBOWISKU

W ostatnich czasach mamy do zanotowania fakt powiększania się naszego stanu posiadania w szybowiskach.

Te nowe szybowiska powstają siłą rzeczy, jako ośrodki wstępnego szkolenia szybowcowego tam, gdzie ruch szybowcowy przybiera już dość poważne natężenia i gdzie zjawia się konieczność istnienia szybowiska w pobliżu siedziby Okręgowego Komitetu Szybowcowego.

Więc w pierwszym rzędzie kroczy naturalnie Lwów. Po wyszukaniu i zorganizowaniu szybowiska w Bezmiechowej, które obecnie służy jako teren doskonalenia się w pilotaże szybowcowym zaawansowanych szybowników, mogą obecnie lwowskie sfery szybowcowe poszczycić się nową zdobyczą: posiadaniem doskonałego szybowiska w Czerwonym Kamieniu pod Lwowem. Jest to nietylko wybrany dobry teren. Na terenie tym stoi już okazały hangar drewniany o rozmiarach 13 na 18 mtr., mogący pomieścić kilka szybowców. Wzdłuż jednego boku hangaru jest zbudowana przybudówka, mieszcząca: podręczny warsztat, magazyn i biuro.

Hangar ten to rezultat ruchliwości Sekcji Szybowcowej Klubu Lwowskiego i jej dobrych stosunków z kolejowemi organizacjami L. O. P. P.

Kierownictwo szybowiska w Czerwonym Kamieniu spoczywa w rękach p. Polnego, pilota motorowego i żaglowego i instruktora lotów bezsilnikowych.

Wileński ośrodek szybowcowy upatrzył sobie teren koło Landwarowa, Grzegorzewo, jako miejsce wstępnego szkolenia. Pracę wyszkoleniową rozpoczęto w Grzegorzewie na wiosnę ubiegłego roku pod kierunkiem pilota motorowego i żaglowego p. Jonikasa.

Klub Poznański, miał dotychczas wiele trudności z wyszukaniem odpowiedniego terenu dla szkolenia członków swych kół szybowcowych, które w dużej ilości powstają na terenie działania organizowanego obecnie Okręgowego Komitetu Szybowcowego w Poznaniu.



Obecnie dysponują już Poznaniacy terenem na górze Bałczynie koło Ostrzeszowa.

Nie jest to wprawdzie w bezpośredniej bliskości Poznania, lecz zawsze jest to ze względów komunikacyjnych dogodniejszy teren, niż np. Polichno, które było najbliższem szybowiskiem dla Poznania.



Moment otwarcia nowego szybowiska w Starej Miłośnie

Szkolenie na Bałczynie spoczywać będzie w rękach pilota motorowego i żaglowego p. Baranowskiego, instruktora szybowcowego Klubu Poznańskiego.

Szybownicy warszawscy musieli dotychczas szkolenie początkowe odbywać w Polichnie albo też — szkolić na lotnisku za samochodem, co jest dość kosztownem i wymagającem dużej umiejętności i troskliwości specjalnego personelu instruktorskiego. Od dwu lat poszukiwania szybowiska, zezwalającego na szkolenie terenowe, nie dały pożądanych rezultatów.

Obecnie powrócono na tereny, od których zaczynali poszukiwania członkowie Sekcji Szybowcowej Aeroklubu Warszawskiego, t. j. na piaszczyste wzgórza koło Miłosny.

Koło szybowcowe L. O. P. P. „Start", będące jedną z najbardziej ruchliwych organizacyj szybowcowych stolicy, zbadało bardzo szczegółowo okolice Starej Miłosny i wyszukało łańcuch wydm piaszczystych, które będą stanowiły tereny szkolenia początkowego dla kandydatów na pilotów szybowcowych warszawskiego ośrodka szybowcowego, który liczy już kilka odrębnych sekcyj, zgrupowanych przy warszawskim Komitecie Szybowcowym.

Szkolenie w Starej Miłośnie będzie prowadzone przez pilota motorowego i żaglowego p. Kulę.

Szybowisko w Czerwonym Kamieniu da prawdopodobnie możność nawet wykonywania lotów żaglowych. Dwa pozostałe szybowiska będą nadawać się do szkolenia początkowego, a po szczegółowem zbadaniu praktycznem terenów i w razie warunków atmosferycznych specjalnie korzystnych być może ewentualnie nadzieja dokonywania również lotów kategorji „B".

Dla szkolenia początkowego, mieć będą bezsprzecznie te szybowiska duże znaczenie w sensie ułatwienia szkolenia dla Lwowa, Poznania i Warszawy, a ci, którzy przyczynili się do wynalezienia terenów a tembardziej do wybudowania hangaru w Czerwonym Kamieniu — dobrze zasłużyli się sprawie polskiego szybownictwa.

R. A.



Wiktor Willmann

Bezprawne przeloty granicy a zagadnienie policji lotniczej

W ostatnich czasach niema prawie dnia, ażeby nie było doniesienia o nieprawnych przelotach granicy naszego państwa przez obce statki powietrzne.

W oczach przeciętnego obywatela przelot granicy przez samolot innej narodowości bywa zazwyczaj bezkrytycznie przyjęty do wiadomości jako fakt, który wydarzył się obcemu lotnikowi z powodu „siły wyższej", wywołując w nim zarazem nalot pewnego rodzaju współczucia przy równoczesnej chęci oraz gotowości pobłażliwego przejścia nad tym incydentem do porządku dziennego.

Przyczyną takiego a nie innego osądzania tak ważnej dla ładu i porządku publicznego sprawy tkwi, rzecz zresztą zrozumiała, w zakorzenionym dla lotnictwa, szczególnie zaś dla lotników sentymencie każdego społeczeństwa od zarania rozwoju aeronautyki.

Jakkolwiek, z jednej strony, winniśmy objawem tym się szczerze cieszyć, a nawet krzewić jako ideę dla spotęgowania go jako dodatni współczynnik rozwoju rodzimej naszej żeglugi powietrznej, to z drugiej strony nie wolno zamykać oczu na wysoce ujemne dla państwa skutki podobnego zjawiska.

Dawniej taki pogląd był może poniekąd uzasadniony i wytłumaczony kiełkującym stanem postępów na polu żeglugi powietrznej oraz brakiem ustawodawstwa lotniczego. Dzisiaj natomiast w każdej z tych dziedzin nastąpiła tak olbrzymia ewolucja, że kierowanie się podobnemi pobudkami, jako wyrazu reakcji za naruszenie naszych granic przez obcych lotników byłoby conajmniej mało poważne.

Trzeba wiedzieć, że fakt przelotu granicy Rzeczypospolitej przez obcy statek powietrzny stanowi grube naruszenie dotyczących przepisów, mających w dodatku moc ustawy i wydanych w celu zagwarantowania wysokich, a uznanych na całym świecie, praw suwerennych naszego państwa w odniesieniu do obszaru powietrznego wznoszącego się ponad jego terytorjum.

Przez długie lata świat prawniczy, specjalizujący się w ustalaniu trwałych podstaw międzynarodowego prawa lotniczego, głowił się, w wyniku uznanych powszechnie zasad suwerenności, nad definicją prawa każdego państwa w odniesieniu do powietrza i jego granic. O ile uprawnienia te w stosunku do terytorjalnych obszarów ziemnych i wodnych od dawien dawna podlegają ustalonym normom prawnym, tak dziedzina prawna, dotycząca powietrza, była i jest do tej pory tematem ciągłych sporów w poglądach prawniczych.

Ścierały się mianowicie zasadniczo dwie teorje: „Wolności powietrza" i „Suwerenności powietrza". Gdy pierwsza polegała na uznaniu potrzeby zniesienia wszelkich granic z platonicznie wysoko postawionym celem usunięcia najpoważniejszej tamy na drodze rozwoju wszechświatowej komunikacji lotniczej (najwybitniejszy przedstawiciel tej teorji, francuz Fauchille), druga bazowała na uznawaniu praw państwa do ustalania norm, regulujących ruch powietrzny ponad jego obszarem.

Zwyciężyła druga teorja.

Na tej właśnie przesłance prawnej oparte jest obecnie prawo lotnicze wszystkich niemal państw świata, tak w stosunku do przelotu granic państwa, jakoteż pewnych stref jego terytorjum.

W dotyczących postanowieniach naszego prawa lotniczego, zawartego w rozporządzeniu Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 r. a wydanego na podstawie art. 44 ust. 6 Konstytucji, jeśli chodzi o przelot granic Polski i stref zakazanych, czytamy m. in.:

Rozdz. VI. Lot: Art. 31. „Przelot przez pewne strefy Państwa może być zakazany. Granice stref zakazanych będą podane do wiadomości publicznej przez ogłoszenie w gazecie rządowej.

Art. 32. Każdy statek powietrzny, który znajdzie się w strefie zakazanej, jest obowiązany dać sygnał alarmowy i jak najprędzej wylądować na najbliższem lotnisku polskiem poza granicami strefy zakazanej.

Art. 33 Każdy statek powietrzny, skoro otrzymał sygnał nakazujący lądowanie, winien bez zwłoki wylądować na najbliższem lotnisku.

Rozdział X. Postanowienia paszportowe i celne:

Art. 52. Przeloty statków powietrznych przez granice Państwa mogą się odbywać tylko w punktach do tego przeznaczonych.

Miejsca przeznaczone do przelotu granicy Państwa podaje się do wiadomości publicznej.

Jeżeli statek powietrzny, przybywający z zagranicy, był zmuszony do przelecenia granicy Państwa w miejscu nieprzeznaczonem do przelotu, w takim razie winien wylądować na najbliższem lotnisku paszportowo-celnem. Dalsza podróż może nastąpić tylko na podstawie pozwolenia po wyjaśnieniu powodu nieprawidłowego przelotu.

Dalej:

Rozporządzenie Ministra Komunikacji wydane w porozumieniu z właściwymi Ministrami z dnia 15 lipca 1929 r. na podstawie art. 39 ust. ostatni wyżej przytoczonego prawa lotniczego o tem, w jakich wypadkach oraz pod jakiemi rygorami mają prawo zarządzić wylądowanie lub wstrzymanie odlotu statków powietrznych, postanawia w § 4-ym:

„Jeżeli obcy statek powietrzny, nie mający prawa przylotu do Polski lub przelotu przez Polskę, znajdzie się nad obszarem Polski wskutek zabłąkania, wywołanego mgłą, burzą, wichurą, mrokiem lub z innej przyczyny, powinien, nie czekając na wydanie zarządzeń wylądowania, dać sygnał alarmowy i wylądować natychmiast na najbliższym terenie, możliwym do wylądowania.

W jakiem świetle zatem przedstawiają się ostatnio tak często notowane wypadki naruszenia granic Polski przez obce samoloty?

Jak widzimy, polskie prawodawstwo lotnicze uznaje w pewnych ściśle przepisami ustalonych wypadkach, możliwość znajdowania się na terytorjum Państwa obcego statku powietrznego, nie mającego prawa przylotu do Polski lub przelotu przez Polskę w tych wszystkich wypadkach, gdy w grę wchodzi istotnie „siła wyższa", t. j. głównie zły stan atmosferyczny i jego następstwa, ale pod warunkami następującemi, że:

a) obcy statek powietrzny nie będzie czekał na zarządzenie wylądowania,

b) przed wylądowaniem dany będzie przez jego załogę sygnał alarmowy,

c) tenże statek wyląduje natychmiast na najbliższem lotnisku polskiem wzgl. terenie, możliwym do lądowania.

Przy redagowaniu tego postanowienia musiano się widocznie kierować przeświadczeniem, że załogi obcych statków powietrznych składać się będą wyłącznie z osób lojalnych w poszanowaniu naszego prawa, że będą to ludzie dobrej woli, znający przepisy lotnicze, obowiązujące na terenie Polski.

Powód jednak, takiej a nie innej, redakcji tego arcyważnego przepisu, przypuszczam, musiał tkwić w uznaniu przez prawodawców polskich potężnego, na długą jeszcze metę, wpływu niepomyślnych warunków atmosferycznych. Pod ich naciskiem nawet najlepszy i najdoświadczeńszy lotnik, rzecz to wiadoma, stracić może częściowo lub nawet całkowicie orjentację w powietrzu a wtedy, chcąc uniknąć katastrofy, względnie uzyskać z powrotem dane co do właściwego kierunku drogi, mimowoli i bezprawnie niestety może mu się zdarzyć, iż przeleci granicę naszą, wpadając jednocześnie w kolizję z przytoczonym wyżej przepisem.

Wieje stąd, jak się domyśleć musimy, wyżej pojęty humanitaryzm, źródłem którego jest świadomość, że stan rozwoju aeronautyki, szczególnie w dziedzinie technicznej, nie stoi jeszcze na owym poziomie udoskonalenia, by walka z żywiołem przy uwzględnieniu niedoskonałości ludzkich, mogła wykluczyć tego rodzaju możliwości.

Ten punkt widzenia zresztą zawierają wszystkie prawa lotnicze na świecie, jako zdobycz postępu cywilizacji w dziedzinie komunikacji lotniczej.

Cóż, kiedy w życiu jest całkiem inaczej!

Największa ilość przekroczeń przepisu o zakazie przelotu granicy naszej stanowią te, po fakcie których prasa codzienna donosi, że:

„Wczoraj w godzinach . . . . . samolot takiej to a takiej narodowości (czasami bywa nierozpoznany), przeleciał granicę Polski koło . . . . . . następnie krążył przez pewien czas nad miejscowością. . . . . . . lub obszarem . . . . . ., poczem odleciał w kierunku . . . ., przeleciawszy granicę powtórnie w rejonie . . . . . . ".

Tak mniej więcej brzmią doniesienia gazet i agencyj telegraficznych. Lecz czego tym wiadomościom zawsze brakuje, to wzmianki o zarządzonem wylądowaniu wzgl. o fakcie zastosowania lub niezastosowania się załogi danego statku do poszczególnych punktów przepisu naszego prawa oraz rozporządzeń wykonawczych tego prawa.

Nieznane są do tej pory wypadki, ażeby stało się zadość brzmieniu litery prawa, polegającem na pociągnięciu winnych do właściwej odpowiedzialności. Tak przynajmniej zdawałyby się wskazywać także mnożące się z każdym dniem nieprawidłowości, dokonywane przez obcych lotników na naszym terenie.

Jasnem jest, że nie znając przyczyny, dla której obcy samolot przeleciał granicę naszą w dowolnym punkcie, trudno określić, co go mianowicie skłoniło do nieposzanowania naszej suwerenności powietrznej. Fakt tylko pozostaje faktem: naruszył on przepis.

„Krążenie" atoli nad pewną miejscowością lub obszarem czem może być powo-

dowane? Albo chęcią odszukania z powrotem orjentacji, albo zamiarem załogi, wylądowania, przez uprzednie odszukanie dogodnego terenu lub też dla obserwacji czegoś, załogę interesującego.

Przy śledzeniu z dołu zachowanie się takiego statku powietrznego trudno będzie przeprowadzić klasyfikację tego czynu. Mogą tylko mieć miejsce przypuszczenia. Konkretne wskazówki wyjaśniające natomiast może przynieść tylko sposób dalszego zachowania się obcego statku i jego załogi.

Jeżeli samolot bez sygnału z dołu po daniu własnego (alarmowego) wyląduje, załoga zaś, władzom do tego powołanym przedstawi wiarogodne usprawiedliwienie, wszystko będzie w porządku. Wtedy to drobna kara porządkowa (np. w formie opłaty za fakt przelotu granicy lub dodatkowo za niedawanie sygnału alarmowego i t. p.) zlikwidowałaby cały ten incydent graniczny. Odlotowi takiego statku (oczywiście za zezwoleniem władz) nie stałoby już nic na przeszkodzie.

Uwaga: Były, jak wiemy, wypadki, że załoga obcego samolotu wylądowawszy, widząc zbliżające się doń władze nasze usiłowała uciec lub zamiar ten nawet wykonała. Motywem takiego postępowania mogła być tylko chęć uniknięcia odpowiedzialności. Wtedy, naturalnie usprawiedliwiona będzie surowość każdej kary, do ostatecznej włącznie.

Natomiast gdy ten samolot, krążąc, przelatuje po jakimś czasie znowu granicę, mamy tu do czynienia z faktem oczywistej świadomości popełnienia wysoce karygodnego czynu, jakim jest naruszenie naszych praw granicznych, co zmienia radykalnie postać rzeczy.

Gdyby np. krążenie owe miało na celu odszukanie zgubionej orjentacji, to załoga nie miałaby ani prawa, ani możliwości, fakt dalszego lotu i przelotu powtórnego granicy tłumaczyć czemkolwiek, gdyż obowiązkiem jej było po stwierdzeniu, że znajduje się na obcym terenie, dać sygnał alarmowy, natychmiast wylądować i wyjaśnić przyczyny.

Tłumaczenie się nieznajomością naszych przepisów nie może być dopuszczalne chociażby z racji oficjalnego ogłoszenia ich w naszych pismach rządowych oraz notyfikowania ich rządom obcym. Właściwą winę ponoszą władze przełożone obcej załogi, których obowiązkiem było zaznajamianie z nimi swoich lotników.

Powodem więc mogła być zatem tylko chęć poczynienia obserwacyj lotniczych, o ile złe warunki atmosferyczne, zawsze możliwe do stwierdzenia jako związek przyczynowy, nie stanowią dostatecznie widocznego powodu krążenia.

Z punktu widzenia praw naszego państwa, każde naruszenie granicy winno się spotkać z odpowiednią reakcją ze strony władz i organów wykonawczych. Podobnie częste powtarzanie się w ostatnich czasach zlekceważenia tak ważnych dla ładu, spokoju i bezpieczeństwa kraju przepisów przez obce samoloty, bezskutecznego, nawet poniekąd bezwzględnego przeciwdziałania, musi w każdym krytycznym umyśle wywołać głębsze refleksje. Tolerowanie dalsze tego niepożądanego zjawiska przynieść może coraz większą ujmę naszemu prestiżowi mocarstwowemu.

W danej chwili nie sposób oprzeć się wrażeniu, że czujność nasza pod tym względem wydaje się być uśpioną, bo nie widzimy objawu reakcji. Prawda chyba jest także i to, że samo posiadanie nawet i dobrego przepisu, którymby nie znalazł sprężystego odpowiednika wykonawczego, sprawy nie wyczerpuje.

Współdziałanie naprzemian 3-ch władz: lotniczych, wojskowych i bezpieczeństwa publicznego winno być zorganizowane przedewszystkiem pod kątem widzenia oddziaływania owego fundamentalnego współczynnika, który przy wszystkich objawach aktywności lotniczej, na jakiem polu by to nie było, odgrywa rolę decydującą, a którym jest *szybkość!*

O ile zatem w samej literze i brzmieniu naszych przepisów powiedzmy nie w dostatecznej mierze można było ten współczynnik uwzględnić, względnie podkreślić jego znaczenie, powinna to uczynić organizacja aparatu egzekutywy.

Prócz konieczności skoordynowanej współpracy między wspomnianemi wyżej organami, istota dziś obowiązującego przepisu dąży niewątpliwie do zapewnienia respektowania praw naszych w powietrzu, przez wstrzymanie odlotu samolotu, który wylądował i przez możliwość zarządzenia, a nawet zmuszenia do wylądowania obcego statku powietrznego.

W dzisiejszym stanie rzeczy, policji państwowej przypadła dość poważna rola pomocnicza. Wskazane są nawet ogólnie okoliczności, z nastaniem których władze i organa bezpieczeństwa publicznego upoważnione są do samodzielnego występowania, t. j. zmuszenia takiego statku do lądowania.

W tem doniosłem dla Policji Państwowej, jako organu egzekutywnego bezpieczeństwa zadaniu, tkwi zatem ów ciekawy związek pomiędzy szerzącemi się w ostatnim czasie coraz bardziej ze sprawnemi przelotami granic naszego państwa a zagadnieniem lotniczo-policyjnem.

Któż albowiem, jak nie specjalne oddziały lotnicze policji, będą mogły być lepiej powołane do spełnienia podobnie odpowiedzialnego obowiązku? O potrzebie stworzenia tej nowej na naszym gruncie gałęzi służby bezpieczeństwa publicznego pisano na tem miejscu już niejednokrotnie.

Dziś chodzi właściwie przedewszystkiem o wykazanie słuszności przyjętych przez właściwe czynniki założeń organizacyjnych, stanowiących jedynie miarodajne tło krystalizującego się powoli przyszłego zakresu działania oddziałów lotniczych P. P. po to, aby ugruntować powszechnie przekonanie, względnie przerodzić go w pewność, że podążająca stale za postępem czasu oraz techniki państwowa służba bezpieczeństwa, będzie już niebawem zdolna do wszechstronnego wywiązania się z przypisanej jej w nadzorze cywilnej żeglugi powietrznej ważnej roli, a co za tem idzie, że zbliżamy się raźno ku kresowi owych, doprawdy niepokojących objawów zuchwałości, polegających na ustawicznem naruszaniu suwerennych praw terytorjalnych Rzeczypospolitej.

Musimy jeszcze raz wrócić do przepisu. Brzmi on dosłownie: „W wypadkach, gdy zwłoka groziłaby niebezpieczeństwem, albo też, gdyby było widoczne, iż załoga statku powietrznego rozmyślnie i w celach przestępczych nie stosuje się do zarządzenia wylądowania, organa wymienione w ustępie pierwszym (między innemi bezpieczeństwa publicznego) mają prawo bezzwłocznego zastosowania wszelkich środków, znajdujących się w ich rozporządzeniu, w celu zmuszenia statku do lądowania".

Życie jest najdoskonalszym sprawdzianem wszelkich poczynań organizacyjnych.

Na przykładzie tych częstych i bezprawnych zarazem przelotów naszej granicy przez obce statki powietrzne widzimy, że intensywność i czujność reakcji ze strony wszystkich po temu powołanych czynników powinna szybko doznać wydatnego wzmocnienia. Wymaga tego chwila obecna szczególnie silnie.

W konkluzji powyższych, pobieżnych zresztą rozważań, należy z naciskiem stwierdzić:

Do spełnienia tak ważnej w życiu publicznem funkcji, jak wyżej wyszczególniona, Policja Państwowa zmierzać będzie, jak już zaznaczyłem, przez stworzenie odrębnej w łonie swej całości, komórki organizacyjnej, jako specjalnej służby.

Droga wytknięta w celu realizacji tego poważnego zamiaru wskazuje na to, że:

— struktura organizacyjna polskiej służby policyjno-lotniczej będzie posiadała wszystkie cechy sprężystości i prostoty;

— wyposażenie materjałowe będzie uwzględniało wszelkie potrzeby nowoczesności, głównie w celu zapewnienia możliwości bezzwłocznego, a gdy trzeba będzie, radykalnego działania egzekutywnego, zwłaszcza jeśli chodzić będzie o zmuszanie obcego statku powietrznego do lądowania;

— wyszkolenie: policyjne, lotnicze i policyjno-lotnicze będzie stało na poziomie odpowiadającym stawianym fachowo całemu personelowi zakresowi działania;

— urabianie wartości indywidualnych (fizycznych, etyczno-moralnych oraz kulturalnych) będzie też jedną z poważnych trosk władz przełożonych, jako uznanej podstawy, uzależniającej sprawność funkcjonowania tej przyszłej odpowiedzialnej służby; wreszcie:

— zapewniona będzie instytucji lotniczych oddziałów policji ogólnie dla lotnictwa przyjęta opieka Państwa.

Podobne ujęcie zasad przy zamierzonem powołaniu do życia organizmu państwowego w dziedzinie bezpieczeństwa publicznego na polu cywilnej żeglugi powietrznej, musi koniec końców przyczynić się walnie w wysiłku ogólnym Państwa do położenia skutecznych tam przeciwko szerzącemu się bezprawiu.

W przeświadczeniu ogółu światłych obywateli, zwłaszcza sfer fachowych, nie powinno być ryzykownem twierdzenie, że „każde bezprawne naruszenie granic naszego kraju lub przelot przez Polskę statku powietrznego, nie mającego ku temu prawa, nie ścigane z całą surowością prawa i przepisów, to „wypadki, grożące niebezpieczeństwem Państwu", usprawiedliwiające a priori pełne zdecydowanej woli wystąpienia czynne przyszłych strażników lotniczych policji!



Skutki bombardowania lotniczego dzielnicy przemysłowej w Chapei.

T. Antonowicz

Działania bojowe lotnictwa wojskowego w walkach pod Szanghajem

Wojna powietrzna, albo jak ją pospolicie nazywają „wojną przyszłości", jest obecnie na ustach wszystkich. Wszyscy o niej mówią, wszyscy uznają olbrzymi postęp techniczny ludzkości i jednocześnie wszyscy są przekonani o potężnem działaniu i strasznem spustoszeniu, którego dokona lotnictwo w przyszłej wojnie. Świadomość grożącego niebezpieczeństwa spowodowała państwa cywilizowane do zorganizowania specjalnej i kosztownej obrony i stworzyła potężne organizacje społeczne, których wyłącznym celem jest uświadomienie i przygotowanie ludności cywilnej na wypadek wojny i co za tem idzie napadów lotniczych. Te przewidywania i obawy znalazły obecnie dokładny wyraz w obradach i uchwałach konferencji rozbrojeniowej, której nieziszczalnem hasłem jest zażegnanie zagrożenia powietrznego.

Jednakże wszystkie te obawy i perspektywy na przyszłość nie polegają na konkretnych przykładach doby bieżącej, a są przeważnie oparte na doświadczeniach z czasów wielkiej wojny, uzupełnionych wiadomościami o najnowszych zdobyczach technicznych, zastosowanych w uzbrojeniu.

Są to przeważnie wnioski wysnute na podstawie faktów z przed lat kilkunastu w połączeniu z przewidywaniem działania broni nowoczesnej. Brak jest doświadczenia z czasów najnowszych, któreby tym teoretycznym rozważaniom nadało cechy realnych przewidywań i któreby pozwoliły sprawdzić domysły i przypuszczenia, dotyczące działania lotnictwa wojskowego w przyszłości.

W takim stanie rzeczy opisy konkretnych wypadków, które obrazują działanie lotnictwa wojennego doby obecnej przedstawiają materjał ze wszech miar ciekawy i pożądany. Pożądany i ważny nietylko dla każdego śledzącego rozwój lotnictwa wojskowego i jego użycie, ale również dla wszyskich zainteresowanych w przygotowaniu obrony, która, aby być skuteczną, powinna być oparta na najnowszych doświadczeniach.



Dworzec kolejowy w Chenju po zbombardowaniu.

Kierując się temi względami, przytoczymy poniżej w streszczeniu opis walk lotniczych pod Szanghajem, które miały miejsce w czasie od 29 stycznia do 3 marca 1932 r. Opis ten opiera się na artykule oficera armji włoskiej mjr. Fugo w „Polemica Aeronautica" 1932 r.

„Walki japońsko-chińskie pod Szanghajem, w których zastosowano na szerszą skalę lotnictwo wojskowe, wywołały dyskusję na temat skuteczności działania nowoczesnych wojsk lotniczych. Walki odbyły się na stosunkowo ograniczonej przestrzeni przy użyciu środków technicznych, które nie wszystkie odpowiadały nowoczesnym wymaganiom. Z tych względów, jak również z powodu braku ścisłych wiadomości o samym przebiegu walk nie należy wyciągać przedwczesnych wniosków co do zakresu możliwości lotnictwa wojennego, wyposażonego i prowadzonego na miarę zupełnie nowoczesną. Jest więc rzeczą zajmującą, a zarazem pożyteczną zapoznać się z dokładnym przebiegiem działań lotniczych pod Szanghajem, dokonanych w czasie od 29 stycznia do 3 marca 1932 roku.

JAPOŃSKIE LOTNICTWO I BAZY LOTNICZE.

a) Siły lotnictwa morskiego:

Okręt avio-matka „Kaga" — 44 samoloty, z tego 28 bombardujących i 16 myśliwskich.

Okręt avio-matka „Hosko" — 20 samolotów bombardujących i myśliwskich.

Transportowiec lotniczy „Notoro" — 10 wodnosamolotów, w tem 6 bombardujących i 4 myśliwskie; razem 74 samoloty.

b) Siły lotnictwa lądowego:

Samolotów bombardujących — 18.
Samolotów myśliwskich — 15.
Samolotów rozpoznawczych — 18; razem samolotów — 51.

Ogólne połączone siły lotnictwa japońskiego wynosiły 125 samolotów.

Od 29 stycznia do 15 lutego rozporządzało dowództwo japońskie wyłącznie lotnictwem marynarki z okrętów „Notoro", „Kaga" i „Hosko". Stary statek towarowy „Notoro" przerobiony na transportowiec lotniczy stał zakotwiczony przy ujściu Jangtze, tworząc bazę dla wodnosamolotów, umieszczonych przy burcie. „Kaga" i „Hosko" okręty avio-matki wyładowały swe samoloty, które stanęły na lotnisku sąsiadującem z koncesją międzynarodową. Lotnictwo lądowe przyłączyło się częściowo 15 lutego, a reszta dopiero w końcu miesiąca została umieszczona na wspólnem lotnisku Wangpoo wraz z samolotami wyładowanemi z okrętów. Dopiero od 1 marca Japończycy rozporządzali wszystkiemi przywiezionemi samolotami w ogólnej liczbie 125.

Techniczne wyposażenie lotnictwa japońskiego nie odpowiadało w zupełności nowoczesnym wymogom. Moc silników samolotów bombardujących dochodziła do 650 K. M., myśliwszych do 430 K. M., rozpoznawczych do 450 K. M., przyczem szybkość ich była mniejsza od 220 km. na godz. Jako baza służył port lotniczy Wangpoo, w którym wybudowano 42 polowe hangary, w tem 5 hangarów blaszanych i 37 płóciennych.

CHIŃSKIE LOTNICTWO I BAZY LOTNICZE.

Chińskie lotniska naogół znajdowały się w odległości, pozwalającej na walkę z Japończykami. Były to:

1) Port lotniczy w Nankinie, oddalony o 300 km. od Szanghaju, posiadający hangary stałe.

2) Port lotniczy w Hunjao, oddalony o 24 km. od bazy japońskiej, posiadający hangary stałe.

3) Port lotniczy w Hangchow, oddalony o 160 km. od bazy japońskiej, posiadający hangary stałe.

Oprócz powyższych lotnisk były jeszcze dwa (w Soochow i Hangchow) z małemi bambusowemi hangarami.

Początek walk zastał lotnictwo chińskie w następującem ugrupowaniu:

w Nankinie 20 samolotów, w Hunjao 5 samolotów, w Hangchow 6 samolotów — razem 31 samolotów.

Po pierwszym wypadzie lotniczym, dokonanym przez japończyków na lotnisko w Hangchow, na którem było zgromadzone całe lotnictwo chińskie o powyższym składzie, zostało ono przegrupowane.

11 lutego przyleciało z Kantonu do Nankinu 6 samolotów bombardujących, które wylądowały, lecz udziału w walkach nie wzięły. Ugrupowanie lotnictwa chińskiego w dniu 20 lutego:

w porcie lotniczym w Hunjao 4 samoloty, w porcie lotniczym w Hangchow 6 samolotów, na lądowisku w Hangchow 15 samolotów, w Soochow 6 samolotów, w Nankinie 6 samolotów; razem 37 samolotów.

Lotnictwo chińskie, rozporządzające małowartościowym sprzętem technicznym nie odważyło się na samodzielną akcję, tak że wszystkie walki powietrzne powstawały z inicjatywy japończyków.

DZIAŁANIA LOTNICTWA JAPOŃSKIEGO.

Zadaniami lotnictwa bombardującego były:

I. Bombardowanie:

a) Lotnisk nieprzyjacielskich,

b) Torów i urządzeń kolejowych,

c) Okopów i gniazd karabinów maszynowych i t. d.

II. Lotnictwo myśliwskie zastosowano do:

a) eskortowania samolotów bombardujących i rozpoznawczych,

b) ostrzeliwania z karabinów maszynowych: okopów i odwodów.

III. Lotnictwo rozpoznawcze zastosowano do:

a) rozpoznawania lotnisk, połączeń i umocnień nieprzyjacielskich,

b) korygowania ognia artylerji,

c) bombardowania i ostrzeliwania z małej wysokości karabinami maszynowemi.

DZIAŁALNOŚĆ JAPOŃSKIEGO LOTNICTWA BOMBARDUJĄCEGO.

Bombardowanie rozpoczęło się w dniu 29.I w Chapei przez wodnosamoloty, przyczem zniszczono dworzec północny i drukarnię „Commercial Press". Odtąd powtórzono na Chapei cały szereg napadów:

2—3 lutego bombardowanie Chapei i fortu Woosung.
4 lutego bombardowanie Chapei.
5 lutego bombardowanie Chapei przy jednoczesnem użyciu bomb zapalających, zniszczenie radjostacji Woosung.
6 lutego bombardowanie Chapei i użycie bomb zapalających.
7 lutego bombardowanie Woosung.
8 lutego bombardowanie Chapei.
12 lutego bombardowanie Chapei bombami zapalającemi.
20 lutego jednocześnie bombardowanie Kiangwan.
21 lutego bombardowanie Chapei, Kiangwan i Woosung.
22 lutego bombardowanie wsi Miaohang i lądowiska w Soochow.
23 lutego bombardowanie lotnisk w Hunjao i Soochow.
24 lutego bombardowanie okopów pod Kiangwan.
26 lutego bombardowanie lotniska Hangchow w okolicy Chapei i dowództwa chińskiego w Lunghwa.
27 lutego zdobycie Kiangwan.
28 lutego bombardowanie lotniska w Hunjao.
1 marca bombardowanie okopów przed atakiem.
2 marca bombardowanie cofających się wojsk chińskich.
3 marca przerwanie walk.

BOMBARDOWANIE CHIŃSKICH LOTNISK.

Zasadniczo pierwszemi zadaniami lotnictwa bombardującego japońskiego powinno było być zniszczenie lotnisk chińskich. Jednak, ze względu na skonstatowaną zupełną bierność lotnictwa chińskiego, zadania te odłożono do wykonania w drugiej kolejności, w rezultacie czego zniszczono dwa lotniska chińskie w Hunjao i w Hangchow i lotniska pomocnicze w Soochow i w Hangchow.

Bombardowanie lotniska w Soochow, oddalonego od bazy japońskiej o 80 km. zostało dokonane w dwóch napadach. Przy pierwszym napadzie wzięło udział trzy samoloty bombardujące, eskortowane przez trzy myśliwskie, drugim razem sześć samolotów bombardujących i trzy myśliwskie.

Port lotniczy w Hunjao zbombardowano w 4-ch napadach.

W tych napadach brały udział: 20 samolotów bombardujących, które rzuciły razem 41 bomb wagi 240 i 100 kg. (z tego 8 niewypałów), razem ogólnej wagi przeszło 7000 kg.

Przy bombardowaniu portu lotniczego w Hunjao amunicja została wybrana wadliwie, gdyż bomby 100 kg. są za słabe do działań tego rodzaju. Cel jednakże został całkowicie osiągnięty. Po odliczeniu bomb, które nie wybuchły, pozostaje około 5000 kg. materjału wybuchowego, która to ilość była zupełnie wystarczająca dla zupełnego zniszczenia portu lotniczego.

Stały port lotniczy w Hangchow został również całkowicie zniszczony przez bombardowanie 24 samolotów bombowych, którym towarzyszyło 6 myśliwskich.

Natomiast bombardowanie lotniska pomocniczego w Hangchow nie dało zamierzonych wyników, ponieważ stacjonowane tam 15 samolotów chińskich odleciały z lotniska przed napadem.

BOMBARDOWANIE DWORCÓW KOLEJ.

Bombardowanie dworców kolejowych w Szanghaju i w Chapei zostało uskutecznione 29 stycznia na samym początku działań, ażeby uniemożliwić transport wojsk chińskich. Bombardowanie uskuteczniły wodnosamoloty, zabierając po 4 bomby, każda po 30 kg. Po przerwaniu komunikacji Nankin — Szanghaj i Szanghaj — Woosung chińczycy wyładowali swe transporty na stacji Chenju, na którą wobec tego skierowano napady lotnicze. W tym celu dokonano dwa napady, podczas których bombardowały samoloty marynarki pociskami 50 kg. Padło 8 bomb, z czego 2 nie wybuchły. Most kolejowy zbombardowany bombami 240 kg. nie został wprawdzie zniszczony, poczynione jednak uszkodzenia przerwały komunikację kolejową na linji Lunghwa i na linji Szanghai — Hangchow.

BOMBARDOWANIE OKOPÓW, FORTÓW I MIEJSCOWOŚCI.

Miejscowości Chapei, Woosung, Kiangwan i Tazang, w których stały wojska chińskie, zostały zupełnie zniszczone. Ponieważ japończycy nie rozporządzali odpowiednią artylerją, a artylerja morska strzelała bezskutecznie, wobec tego użyte zostało lotnictwo bombardujące do zaatakowania fortu Woosung. Zrzucenie 100 bomb spowodowało wprawdzie uszkodzenia urządzeń fortecznych, działa artylerji chińskiej jednakże nie zostały zniszczone. Poza tem bombardowano okopy i schrony chińskie.

LOTNICTWO MYŚLIWSKIE.

Oprócz zastosowania samolotów myśliwskich do eskortowania samolotów bombardujących i rozpoznawczych, wykonano kilka lotów nad linjami bojowemi. Walk powietrznych było tylko cztery: nad Soochow, nad lotniskiem w Hangchow, nad Chenju i nad Tazang. Pierwsze spotkanie zakończyło się zestrzeleniem samolotu chińskiego i odbyło się pomiędzy dwoma samolotami myśliwskiemi. W drugiem spotkaniu brało udział 6 samolotów japońskich i 5 chińskich, które zostały zmuszone do przyjęcia walki, będąc ostrzeliwane na ziemi podczas odlotu. Wynikiem walki było strącenie trzech samolotów chińskich i przymusowe lądowanie samolotu japońskiego na skutek przestrzelenia zbiornika benzyny. Trzecia walka pomiędzy trzema samolotami chińskiemi, a 6 samolotami bombardującemi i 3 myśliwskiemi japońskiemi zakończyła się zestrzeleniem japońskiego samolotu bombardującego. Czwarte spotkanie, co do którego wiadomości są niepewne, miało podobno miejsce pomiędzy trzema samolotami chińskiemi i grupą japońską, składającą się z 6 samolotów bombardujących i trzech myśliwskich. Jeden samolot japoński został podobno zestrzelony.

OSTRZELIWANIE Z KARABINÓW MASZ.

Użycie samolotów myśliwskich do ostrzeliwania okopów, odwodów, linij kolejowych i t. d. przyniosło lotnictwu japońskiemu poważne straty, nie dając wzamian należytych wyników. Ogień obrony przeciwlotniczej zmuszał ich do latania powyżej 200—500 metrów, przyczem jedna trzecia samolotów została zestrzelona.

Japońskie samoloty myśliwskie były jedno i dwuosobowe, przyczem te ostatnie wykazały całkowitą przydatność do wykonywania podobnych zadań.

ROZPOZNAWANIE.

Samoloty rozpoznawcze współdziałały dość rzadko z artylerją, natomiast służyły do bombardowania i ostrzeliwania nieprzyjaciela.



Skutki bombardowania portu lotniczego w Hunjao bombami 240 kg.



Widok Chapei po bombardowaniu.



Jedna z ulic Chapei po bombardowaniu.



Skutki bombardowania lotniczego dzielnicy przemysłowej w Chapei.

STRATY JAPOŃSKIE.

5 samolotów zestrzelonych,
— 5—6 samolotów uległo wypadkom,
7 ludzi zabitych, 2 rannych.

STRATY CHIŃSKIE.

4 samoloty zestrzelone,
13 zniszczonych przez bombardowanie na ziemi, — razem 17 samolotów.

Poza tem zniszczono: 2 stałe porty lotnicze, 2 lotniska pomocnicze, 5 stacyj kolejowych oraz uszkodzono 2 forty.

Prócz tego straty, wynikające ze zniszczenia budynków wynoszą około 6 miljardów lir. Straty osób wojskowych w zabitych wyniosły około 1500, osób cywilnych 2—3 tysiące.

Z dziejów walk pod Szanghajem wynika, że działalność lotnictwa była bardzo ograniczona tak co do czasu, jak i co do środków. Pomimo to wywarła ona, podług zdania obu stron walczących, duży wpływ „na rozwój wypadków“.

Ze swej strony dodamy, że przytoczone fotografje, ilustrujące obraz dokonanych zniszczeń skutkiem bombardowania lotniczego poszczególnych objektów chińskich, dobitnie dają wyraz wszystkim przewidywaniom o grozą przejmujących skutkach przyszłej wojny.

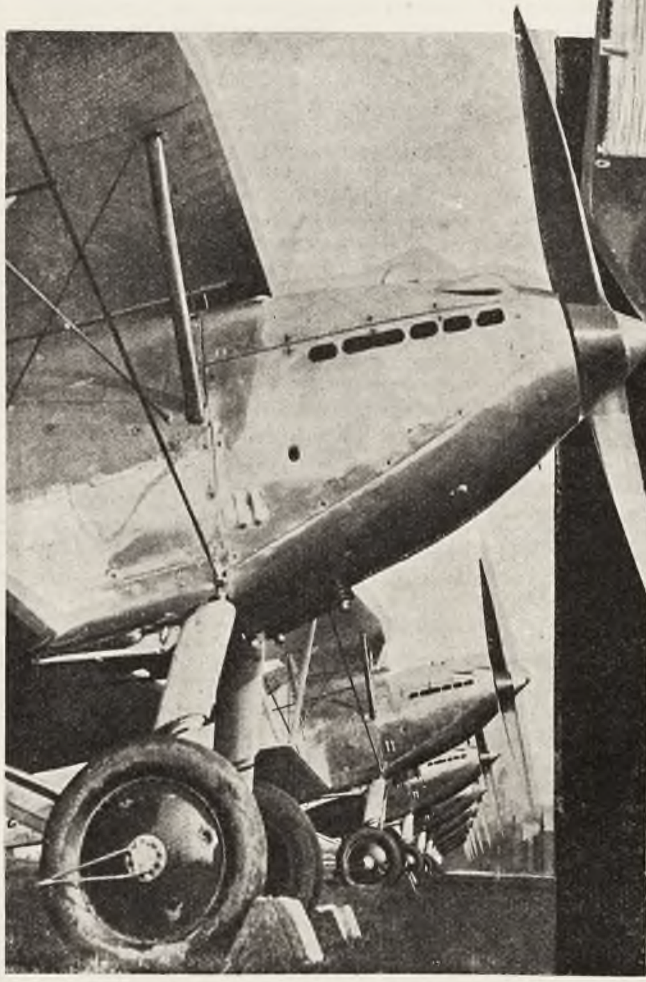
Biorąc przytem pod uwagę, że jakość i liczebność użytego lotnictwa pozostawiała wiele do życzenia, to przyjdziemy do przekonania i możemy stwierdzić, że po wprowadzeniu do walki najnowocześniejszego sprzętu lotniczego — skutki te mogą być jeszcze wymowniejsze.

Osiągnięcie tak poważnych sukcesów przez lotnictwo japońskie, mogło stać się tylko dzięki nieprzygotowaniu skutecznej obrony przeciwlotniczej i stosunkowo słabemu stanowi lotnictwa chińskiego.

Te doraźne doświadczenia, uzyskane na dalekim teatrze działań wojennych — powinny stać się dla nas pewnem „memento“ jeżeli chodzi o pracę nad przygotowaniem obrony przeciwlotniczej i wzmocnieniem ilościowem naszego lotnictwa.

Konferencja rozbrojeniowa...

Mac Donald w chwili wsiadania do samolotu w podróży do Rzymu. U dołu najnowsze angielskie samoloty bojowe.



Angielskie rozbrojenie...



„Latający premjer“ angielski Mac Donald, na chwilę przed odlotem.

Stary i nowy Zarząd Aeroklubu Warszawskiego



Nowy Zarząd Aeroklubu Warszawskiego. Siedzą od lewej: inż. Janik, inż. Rzeczycki, kpt. Halewski, prezes pos. J. Rudowski, sędzia Grabiński, por. Kulczykowski. Stoją — J. Maciejewski, inż. Walewski, T. Drozdowski, inż. Praus, i red. J. Osiński.

Por. Zbigniew Burzyński

UCIECZKA PRZED CHMURAMI

— A to Pan spadł pod Bielanami na Wiśle? Pan się puszczał temi balonami z Bazylei? Właściwie to po co, co za przyjemność? Przecież Pan nie wie, gdzie Pana wiatr zapędzi. Ja wolałbym samolotem.

Tak nas witano po ostatnich zawodach balonów wolnych.

Starałem się odpowiadać:

Jeśli to Pana interesuje, postaram się mu wyjaśnić ideę lotu balonem wolnym, ale musi Pan być cierpliwy i wyrozumiały, gdyż na tak postawione pytania trudno jest odpowiedzieć wprost.

Używając wyrażenia „puszczać się" samolotem a balonem, to byłaby taka różnica, jak przywiązać kogoś za nogę do śmigła, to śmigło puścić i wystartować, a płynąć cicho i spokojnie, gdzie wiatr zaniesie, tak jak obłok na niebie, płynąc otacza ziemię...

Tam hałas i gwałt. Tutaj upojne skupienie ciszy.

Samolot to tak, jak cow-boy, który chce ujarzmić mustanga, czyniąc to gwałtem: ostrogami i batem; chce zmusić go do posłuszeństwa, chce mu narzucić sprzeniewierzenie się własnym jego instynktom, chce mu kazać robić to, do czego on nie jest przenaczony, iść przeciw jego naturze, iść gwałtem pod wiatr, tam gdzie pilot chce, koniecznie tam, burzyć spokój i porządek, zadawać gwałt atmosferze.

Na balonie wolnym także się ujarzmia, ale nie siłą, a wykorzystując jedynie właściwości mustanga, bierze się udział w jego życiu i łącząc jego instynkty z własną wolą i rozumem, osiąga się zupełną harmonję uczuć i wrażeń.

Samolotem kierują zmysły pilota, działające na silnik.

Silnik to też zjawisko przyrody, ale mówi się, że i kaktus to kwiat.

Silnik to przyroda, to grom naruszający stan spokojnej równowagi. Wolny balon kierowany przedewszystkiem rozumem i wolą, następnie zmysłami pilota, płynie w harmonijnej zgodzie z prądami atmosfery i wykorzystuje je.

Ta złocista kula, ten globus, ta dynia, ten wspaniały pęcherz, co Pan woli i co komu dogadza, ale zawsze wspaniały.

Ta prostota konstrukcji, urządzeń i pilotowania najistotniej świadczy o czystości idei. Tam działa tylko i jedynie wszechwładne międzyplanetarne prawo ciążenia; tam są tylko dwie przeciwne sobie siły pionowe, które by lecieć poziomo, pilot przyrównuje do zera, posługując się znowu tem samem prawem: albo sypiąc piasek, albo wypuszczają gaz nośny. Przecież prawo ciążenia, to największe prawo fizyki: lotnictwo z niem walczy, nawet więcej, wyłącznie na tej walce stoi: ale nie wolny balon. Ten z niego korzysta, zmieniając jedynie do woli znak jego kierunku.

Niema walki, więc jest cisza i spokój. Lecąc, pilot balonu nie rozdrabnia się na ruchy sterem, ani dozorowanie silnika, ani na szukanie lądowiska, gdy silnik nagle zawiedzie; nie rozdziera fal powietrza, ani zwałów chmur, nie leci „precyzyjnie" z lotniska na lotnisko, a skupia się, bada zachowanie atmosfery, płynąc w jej warstwie przybliża się do chmury, ogląda ją, próbuje osiąść na niej, opuszcza ją, przybliża się do następnej, bada jej szybkość i kierunek, unika jej, gdy mu zagraża deszczem lub piorunem, wreszcie próbuje zanurzyć się w ruchomą warstwę „stwardniałego" nośnego powietrza, odcinającą się nagle od innej miękkiej warstwy, jakby kto szosę ubił (inwersja temperatury) i płynie w niej, jak duch; zostając niepostrzeżonym, bierze udział wzrokiem w życiu ludzi w osiedlach, w godach zwierzyny w lasach i żyje w pełni własnem życiem.

Przecież to jest czystość najczystszej perły, t. j. zespolenie z przyrodą, to właśnie jest idealnem spełnieniem marzeń Ikara.

Więc jeżeliby ująć to abstrakcyjnie, jeżeli patrzeć się na powyższe porównania pod kątem zamiłowania do konstruktywnej harmonji wszechrzeczy, jeżeli wziąć pod uwagę ideał miłości, która jest jej źródłem, miłości, której przedmiotem w tym wypadku byłby niezmierzony ocean atmosfery — to metody cow-boya do jej ujarzmiania są bezwzględnie, jak dotąd, jedyne, a z wyników dojeżdżania sądząc, prowadzące do celu, są praktyczne, są piękne, ale ponieważ są gwałtowne — są poniżające. Ale to jest abstrakcja, nie mająca nic wspólnego z życiem codziennem, zupełna abstrakcja, nie dająca żadnych podstaw do dalszych wniosków, jest nic nie znacząca, jest niczem, wreszcie głupstwem — ale jest.

Pozatem trzeba stwierdzić zasadniczą różnicę praktyczną: balon wolny nie jest środkiem komunikacji, jak kolej lub samolot, nie służy do wykonywania zmian miejsca pobytu między zgóry określonemi punktami powierzchni ziemi; właśnie jego urokiem jest wprost niemożność spełniania tych warunków; właśnie to stanowi zasadniczy przedmiot zainteresowania i piękna, że można się poddać wiatrowi, który nie wiadomo gdzie nas zaniesie, że ta niewiadoma zawiera w sobie beztroskie zdanie się na los atmosfery, że to jest oderwanie się od ziemi i bujanie w przestworzach. Więc zapomina się o wszystkiem co ziemskie, przenosi się w inny wymiar. Po co wiedzieć, gdzie się wyląduje? — to trzeba na samolocie!

Właśnie nie wiedzieć! nie myśleć nawet o tem; lecieć i żyć beztrosko w powietrzu, jak długo się da. Żeglować jak żeglarz na morzu, byle tylko być z żywiołem, byle dać się przez niego unosić (jak Alain Gerbault).

I tu nasuwa się porównanie: morze jest płaszczyzną, ma tylko dwa wymiary dla żeglarza, a balon wolny rozporządza trzema wymiarami oceanu atmosfery.

A wreszcie, gdy się wyląduje niespodziewanie, co za ciekawe wrażenia i obserwacje: gdzie jesteś, jaka ludność, jaki jej charakter, kultura, jak się do ciebie odnosi, przybyszu z chmur? a jak władze w tym kraju? — to nie tak, jak z samolotem z lotniska na lotnisko, obsadzone przez międzynarodowe, wielojęzyczne, cywilizowane, zorganizowane grupy urzędników.

A teraz zawody: kto z zawodników najlepiej potrafi wykorzystać ruch atmosfery, kto potrafi najprędzej znaleźć najszybszy jej prąd, posiąść go i najdłużej się w nim utrzymać. A może nie najszybszy, gdyż ten może mieć najkrótszy kierunek do morza, przed którem lot trzeba kończyć, więc najodpowiedniejszy prąd atmosfery. Nie jest to nic trudnego przed odlotem, gdy się rozporządza pomiarami wiatrów; ale rozstrzygające o powodzeniu w zawodach chwile, następują pod koniec pierwszej lub z początkiem drugiej doby lotu, kiedy najczęściej ziemia jest skryta pod chmurami i dane co do kierunku i szybkości lotu stają się tylko hipotetyczne, a pewnem jest, że układ meteorologiczny się zmienia, że balon wchodzi w nowy układ sił, które trzeba poznać, by móc wykorzystać.

Więc proszę sobie wyobrazić dwóch ludzi po 24 lub 30 godzinach lotu niejednokrotnie urozmaiconego pobliskiemi błyskawicami i grzmotami w ciągu przebytej nocy, znajdujących się na wysokości paru tysięcy metrów, niewyspanych, zmarzniętych, głodnych, którzy nie widzą ziemi pod sobą, czyli nie wiedzą dokładnie gdzie się znajdują i dokąd dążą, przepojonych jedną myślą, jedną wolą zwycięstwa. — Wiedzą, że należy powziąć ważką decyzję co do wysokości, na jakiej powinni dalej lecieć.

Ciało zmęczone, umysł pracuje leniwie, zmysły przytępione, mimo woli odczuwają chęć wykonania najłatwiejszego manewru. Iść do góry — jeszcze większe zmęczenie i może ląd się skończył; jeżeli wejdą nad morze? Zatem na dół, by się dowiedzieć gdzie są!

To natomiast może oznaczać koniec lotu; balastu może nie starczyć, by go kontynuować. Gdzie są inni, gdzie ich współzawodnicy, żeby mogli przynajmniej zobaczyć, co oni robią; może który z nich wyżej, może niżej, może zaznaczy się jakiś kierunek?

Widzą tylko morze chmur pod nimi i morze chmur nad nimi. Niepewność ich denerwuje, nerwy są rozedrgane, obaj dygocą.... kierunek — gdzie kierunek?

Obaj próbują go ustalić... wtem jeden woła:

— Widzę ziemię, prześwieca! — chwyta kompas:

— Lecimy na południe!

Drugi z nich: według mnie na północny wschód.

Pierwszy: słusznie, na północny wschód więcej ku północy.

Drugi: a jednak nie, na południe!

Obaj przecierają oczy, patrzą znowu; ale chmury zamknęły się, ziemi nie widać...

Jeżeli ich wola się załamie, jeżeli postanowią szukać rozstrzygnięcia pod chmurami — przegrają; zużyją kilogramy balastu, które w przeciwnym wypadku dałyby im paręset kilometrów odległości więcej, dadzą się wyprzedzić innym, którzy tego nie zrobią. Gdzie ambicja osobista, ambicja barw narodowych, zaufanie tylu ludzi?

Zostać na tej wysokości, to może oznaczać skrócenie osiągalnej odległości skutkiem bliskości morza. A jeżeli wracają do miejsca odlotu, jeżeli tracą już kilometry?

Przytępione zmęczeniem zmysły dały zupełnie sprzeczne oceny kierunku. Zatem każda chwila jest droga. Trzeba działać szybko — muszą się decydować!

Pozbawieni wszelkiej łączności z ziemią, zostawieni sami sobie „nie wiedząc co czynią i gdzie się znajdują ich współzawodnicy, muszą sobie sami znaleźć drogę wśród oceanu chmur, muszą prowadzić swój balon znajomością rzeczy, niezłom-

ną wolą zwycięstwa, doświadczeniem, wytrwałością przeciw ułomnościom charakteru ludzkiego, przeciw chwiejności woli, dyletantyzmowi i słabości ciała fizycznego.

Powiedziałby ktoś:

— Każdy sport daje to samo.

Odpowiem:

— Żaden! Na bieżni zawodnik widzi swego rywala, co go dopinguje tak samo jak publiczność, czy to jest bieg, czy skok, czy pływanie, wiosłowanie, jazda samochodem czy rowerem. Na samolocie zawodnik widzi częściowo swych rywali, częściowo dowiaduje się o nich na lotniskach; zresztą w konkurencjach takich jak lotnicze, samochodowe, motocyklowe, łodzi motorowych, słowem wszędzie, gdzie jest silnik, to chyba więcej jak połowę wszystkich wysiłków ponosi właśnie silnik a nie człowiek. Tak samo wyścigi konne: koń pracuje, a człowiek bije go batem.

Idea sportu balonowego nie ma nic z tych dodatkowych czynników. Gdy w momencie odlotu pilot pozna sytuację meteorologiczną, poweźmie pierwszą decyzję i łyknie emanacje emocji publiczności — zostaje sam.

Zostaje człowiek na najprostszym środku technicznym wśród nieznanego żywiołu.

A jak wspaniale poezja łączy się tu z praktyką życia: jeden z balonowców, p. F. Ejmermacher opowiadał mi, jak biorąc udział w zawodach, był od dłuższego czasu nad chmurami i nie wiedział gdzie się znajduje. Niepewność męczyła go, nie wiedział co czynić; kierunek lotu na Bałtyk, szybkość niewiadoma... aż nagle słyszy dzwony; zegary biją godzinę. Natęża słuch, serce zaczyna bić... Na wysokości 2.500 m. nad chmurami słyszy i rozpoznaje dzwony swego miasta rodzinnego, które opuścił przed dwudziestu laty. Tak, to jest to... jesteśmy tutaj, napewno;... emocja serca mu to mówiła.

Parę przykładów posłuży dla ilustracji: Zakończenie zwycięskiego lotu E. Demuyter'a w zawodach o puhar Gordon-Bennett'a w roku 1920 w Stanach Zjednoczonych A. P. miało następujący przebieg:

„Pozostało jeszcze 35 kg. balastu, mapy i walizka z ubraniami. Poświęciliśmy kilka kilogramów i balon przestał opadać. Zaczęło się wznoszenie, lecz do jakiej wysokości? w jakiej znajdujemy się okolicy? Lądowanie będzie bardzo trudne z powodu niemal zupełnego braku balastu.

Po 39 godzinach lotu, o godz. 7.30 balon „Belgica" osiągnął 7.000 metrów. W czasie tego wznoszenia zdałem sobie sprawę, że z szybkością, z którą posuwaliśmy się, mogliśmy znaleźć się około godziny 11 nad brzegiem Atlantyku. Szybkość nasza przekraczała napewno 90 km. na godzinę.

Niestety jednak, możność utrzymania się na tej wysokości w ciągu kilku godzin stała się problematyczną, gdyż byliśmy pozbawieni zupełnie tlenu (dwie ostatnie butle wyrzuciliśmy przed przejściem jeziora Ontario). Mój towarzysz, porucznik Labrouse bardziej korpulentny, pierwszy odczuł rozrzedzenie powietrza i zaczęła go ogarniać senność, wstęp do omdlenia.

Obawiając się o niego i o podobne objawy u mnie, postanowiłem po chwili namysłu zmusić balon do opadania.

Weszliśmy w chmury i przechodziliśmy je w ciągu wielu minut. Narazie nie traciliśmy wysokości zbyt szybko. Temperatura wzrastała w miarę jak opuszczaliśmy strefy bardzo zimne. Na wysokości 5000 metrów były chmury, na 4000, 3000 i 2000 metrów zalegała gruba warstwa chmur, pokrywająca ziemię i niepozwalająca nic zobaczyć.

Między 1500 a 1000 m. wysokości chmury zgęstniały i balon zaczął opadać szybciej. Wyrzuciłem resztę balastu i wkrótce doszliśmy do wysokości 500 m, nie widząc jeszcze okolicy, w której mieliśmy skończyć nasz lot. Było tak ciemno, jak o zmroku, i zadawałem sobie pytanie, czy nie przebywaliśmy chmury burzowej. Z wysokości 200 metrów, z której nie widzieliśmy jeszcze nic, opadliśmy bardzo szybko na 150 metrów i nagle zobaczyliśmy powierzchnię ziemi...

Wszędzie woda... ponadto ulewny deszcz skracał promień widzenia. Na powierzchni wody kilka rozrzuconych wysp... Wyrzuciłem jeszcze kilka przedmiotów.

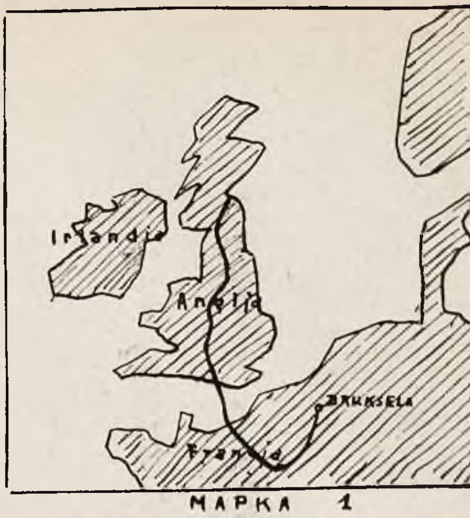
Bezpośrednio potem, kosz uderzył gwałtownie o powierzchnię wody i zanurzył się tak głęboko, że przez kilka chwil byliśmy zupełnie pokryci lodowatemi falami. Wpadliśmy w jezioro Champlain, jedno z wielu małych jezior w stanie Vermont, które niemniej posiada długość 160 km. przy szerokości 15—25 km., lecz na szczęście z wieloma rozsianemi wysepkami.

Pogoda była bardzo zła, padał deszcz i wiał wiatr. Kosz wrócił na powierzchnię wody. Powłoka położyła się na falach, tworząc żagiel i ciągnąc za sobą kosz z jego załogą i conajmniej dwiema tonnami wody. Położenie było krytyczne. Wiatr gnał nas skośnie do jakiegoś lądu odległego o kilka kilometrów. W pewnych chwilach kosz zdradzał tendencję do rolowania dokoła swej osi, co groziło nam wypadnięciem, czego nie mogliśmy sobie życzyć po 40-godzinnym locie.

O godzinie 8.45 — jaka ulga... kosz dotknął dna i skał wybrzeża, na którem mieliśmy lądować. Pociągnąłem za rozrywacz w dobrym momencie i „Belgica" zakończył swój lot. Dwie trzecie powłoki leżało na skałach, jedna trzecia w wodzie".[1])

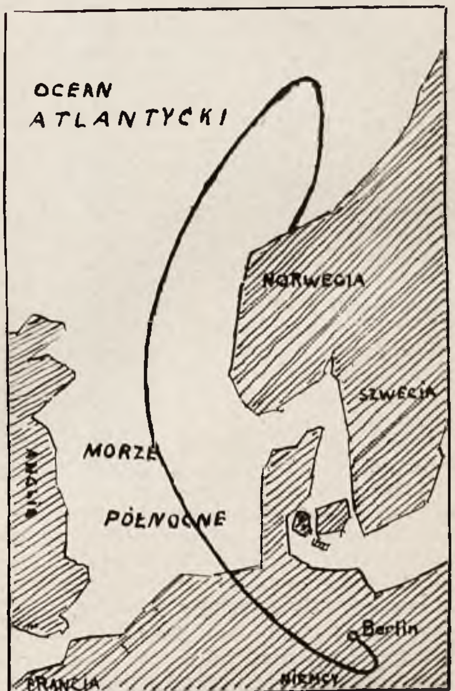
Równie, lub jeszcze więcej emocjonujący musiał być lot tegoż pilota w r. 1924 z Brukseli do Szkocji przez kanał La Manche, ze względu na trudność nawigacji balonem nad tak wąskim odcinkiem terenu, jakim jest Anglja. Załączona pierwsza mapka wskazuje drogę lotu.

Równie piękny (mapka druga) jest zwycięski lot w tychże zawodach w roku 1908 wykonany przez płk. Schaeck'a i porucznika, obecnie również pułkownika Messner'a, prezesa Aeroklubu Szwajcarji,



MAPKA 1

na balonie „Helvetia" z Berlina ponad morzem Północnem, zachodnim Oceanem Atlantyckim i częścią Oceanu Lodowatego Północnego z lądowaniem w Norwegji



MAPKA 2.

po 72 godzinach przebywania w powietrzu.

Wreszcie niech mi wolno będzie przytoczyć dosłowny lecz nieco skrócony wyciąg z książki pokładowej balonu „Gdynia" z ostatnich zawodów w Bazylei:

Godziny	*Wysokości*	*Ilości balastu w koszu kg.*	*Uwagi:*
16.57	—	237	Odlot z Bazylei, decyzja szybkiego wzniesienia się do wysokości ponad 2000 m. w celu uniknięcia deszczu.
11.22	1550	136	Słychać grzmoty.
17.39	2180	107	Miejscowość Atrenoch. Wyrzucono jedną butelkę wody sodowej.
17.57	2350	91	Na prawo widać jezioro Bodeńskie. Wyrzucono 4 butelki wody.

1) Wyjątek z cennej i pięknej książki Ernesta Demuytera, czterokrotnego zdobywcy nagrody Gordon-Bennetta, pod tytułem „Les randonnees victorieuses du Belgica", która jest w Polsce przetłumaczona, lecz niestety nie może znaleźć wydawcy.

Godziny	*Wysokości*	*Ilości balastu w koszu kg.*	*Uwagi:*
18.15	2400	87	Wyrzucono 2 butelki wody.
18.27	2600	64	Miejscowość Messkirch. Jesteśmy na wysokości chmur.
18.51	2450	56	Na prawo błyskawica.
19.02	2550	56	Na wysokości Ulm. Przed nami błyskawicė.
19.23	2500	44	Kierunek W S W. Centrum burzowe jedno przed, drugie za nami. Szybkość około 70 km./godz.
22.45	2050	32	Opróżniono jedną butlę od tlenu i wyrzucono zamiast balastu.
22.55	2500	28	Wyrzucamy drugą butlę od tlenu.
0.05	2100	24	Mijamy granicę Bawarsko-Czechosłowacką. Tniemy liny manewrowe i wyrzucamy zamiast balastu.
0.20	1900	24	Wyrzucamy butlę od tlenu.
1.08	2600	24	Praga czeska. Środek miasta.
1.29	2600	23	Chmury pod nami, ziemi nie widać. Tniemy linę balastową i rzucamy.
3.02	2600	16	Prawdopodobnie przekraczamy granicę Czechosłowacko-Śląską.
3.40	1800	10	Chcemy za wszelką cenę utrzymać się do wschodu słońca. Wyrzucamy butlę od tlenu.
4.49	1500	4	Rozwijamy wleczkę. Nie wiemy, czy uda nam się przeskoczyć Wrocław.
4.55	1300	2.5	Wrocław. — Środek miasta.
5.17	700	2.5	Wyrzucamy ostatnią butlę tlenu.
6.37	1700	2.5	Minęliśmy granicę Polską. Wyrzucamy wszystkie drobne przedmioty, haczyki od worków balastowych, pokrowiec powłoki, niekonieczne sznury i t. p.
8.45	4300	2.5	Chmury pod nami, ziemi nie widać. Słońce działa na balon.
9.27	4500	2.5	Balon traci równowagę skutkiem chmur cirro-stratus.
9.39	4300	2.5	Wyrzucamy resztki przedmiotów i żywności, również piasek.
9.50	2800	—	Rozpoznajemy stację radjo w Raszynie.
10.04	0	—	Lądowanie na łasze piaszczystej na środku Wisły pod Bielanami. Nie było możności przeciągnąć do drugiego brzegu.

W ten sposób, dzięki decyzji pozbawienia się w ciągu pierwszej godziny lotu dwuch trzecich rozporządzalnego balastu, unknęliśmy opadów atmosferycznych i utrzymali się w powietrzu siedemnaście godzin, zajmując w zawodach, jak na balon małej pojemności, zaszczytne miejsce. Na szesnaście balonów biorących udział, czternaście uległo deszczom i śniegom.

Zbigniew Burzyński.



Otwarcie nowego lokalu Aeroklubu Warszawskiego przy ul. Lwowskiej. Pośrodku inspektor armji gen. S. Kwaśniewski, w głębi Szef Dep. Aeronautyki płk. pil. inż. Rayski i pos. Rudowski







Tańce aeronautyczne

Już u starożytnych ludów tancerze chętnie naśladowali ptaki, wzbijające się do lotu, lub opadające na ziemię, podpatrywali ich ruchy i zazdrościli im lekkości.

Później działo się to samo. Prawie sto lat temu ulubienicą Paryża była tancerka Marta Taglioni, uwielbiana przez poetów i malarzy twórczyni tańców powietrznych. Jeśli wierzyć opisom ówczesnych rozentuzjazmowanych widzów i krytyków, to płynęła ona niejako ponad sceną, raz w raz tylko dotykając nogą podłogi i czyniąc wrazenie fruwającego ptaka.





Dziś przyszła kolej na naśladownictwo majestatycznych wzlotów i lądowań **samolotów**. Nowa szkoła tańców powietrznych, to pierwszorzędna akrobatyka, połączona z niezwykłą gracją i subtelnością w najdrobniejszych, niewidocznych prawie poruszeniach.

Pierwszeństwo w tych tańcach lotniczych zdobyła Rozalja Chladek, mistrzyni z Helleran. Jej popisy nie mają równych sobie, być może dzięki przejęciu, z jakiem oddaje się artystka swej sztuce, czyniąc z tańca jakby misterjum przedziwne, pozostawiające niezatarte wrażenie.

Wielkie wzięcie zdobyła sobie też Edyta Zeisler, nadzwyczaj utalentowana tancerka, o ruchach niezwykle plastycznych i opanowanych. Jej powietrzne pląsy cechuje brawurowa przytomność umysłu, wpadająca w oczy przy wszystkich jej ewolucjach tanecznych.





KRONIKA MIĘDZYNARODOWA

POLSKA.

Przygotowania do międzynarodowego meetingu lotniczego w Warszawie.

Zapowiedziany na dzień 20 i 21 maja międzynarodowy meeting lotniczy w Warszawie, przygotowywany przez Aeroklub Warszawski, ma być niejako generalną próbą przed „Challenge 1934 r.". Dzięki udziałowi najwybitniejszych asów lotnictwa światowego, meeting będzie obfitował w cały szereg ciekawych konkursów, pokazów i popisów.

Pozatem odbędzie się ogólnopolski Kongres lotniczy i kilka wycieczek samolotowych gości zagranicznych po całym kraju.

Korporacja młodzieży pozaszkolnej im. kpt. Żwirki.

W Poznaniu założono przed rokiem korporację młodzieży pozaszkolnej im. kpt. Żwirki. Na ostatniem zebraniu tej korporacji postanowiono przystąpić do budowy samolotu konstrukcji p. Bryckiego. Matką chrzestną samolotu ma być w czasie sierpniowego meetingu pani Żwirkowa.

Przygotowania do zawodów szybowcowych w Niemczech.

Z Okęcia i z lotniska mokotowskiego wzbijają się w powietrze codziennie polskie szybowce, holowane przez samoloty, na pewnej wysokości zrywają linę i szybują około pół godziny ponad Warszawą. Są to przygotowania do udziału Polski w wielkich międzynarodowych zawodach szybowcowych w Rhön (Niemcy).

Rozszerzenie agend „Lotu".

Polskie linje lotnicze „Lot" objęły reprezentację handlową na Polskę linji lotniczej „Cidna", która utrzymuje komunikację pomiędzy Polską, Czechosłowacją, Niemcami i Francją.

Państwowe egzaminy lotnicze.

W dniach 20 i 21 kwietnia odbędą się w Departamencie Lotnictwa Cywilnego Min. Komunikacji państwowe egzaminy teoretyczne dla członków załóg powietrznych.

Zjazdy w Warszawie i we Lwowie.

Siódmy zjazd inżynierów-mechaników polskich odbędzie się w dn. 26—28 maja w Warszawie.

Trzeci zjazd chemików polskich odbędzie się w czerwcu we Lwowie.

O lotniczkę polską w „Challenge 1934 r.".

W Belwederze odbyło się posiedzenie Komitetu Pań, które postanowiły, iż w Challenge'u 1934 r. musi wziąć udział bodaj jedna lotniczka polska.

Honorową przewodniczącą Komitetu jest p. Marszałkowa Piłsudska, przewodniczącą p. Zofja Wróblewska, wiceprzewodniczącemi p. Wanda Twardowa, p. Zofja Ośmiełowska, p. Zofja Boernerowa, sekretarką p. Zofja Jamnicka, zastępczynią sekretarki p. Ludwika Szulcowa, skarbniczką p. Władysława Kołodziejczykowa, zastępczyni skarbniczki p. Halina Długoszowska, referentka prasowa p. Janina Strzelecka.

Komitet wydał odezwę, w której m. in. powiada:

Kobiety! wytężcie wszystkie siły, aby powstał przez was ufundowany samolot, na którym kobieta-lotniczka wzięłaby udział w Challenge'u 1934 r.

Niechajże nasze ofiary, choćby groszowe tylko, ale ofiary przez wszystkie złożone, urosną w tysiące, konieczne do ufundowania samolotu i przeszkolenia wybranej lotniczki.

Pamiętajcie, że chwała, losy i przyszłość polskiej armji skrzydlatej, dla której tylu bohaterów oddało największy skarb — życie — i w naszych rękach spoczywa".

Biuro komitetu budowy samolotu ś. p. por. Żwirki i inż. Wigury mieści się przy ul. Wierzbowej 9, przy biurze Zarządu Głównego L. O. P. P.

NIEMCY.

Propaganda wśród dzieci.

(Ł) Niemcy nie zaniedbują propagandy lotnictwa wśród dzieci, starając się z jednej strony zachęcić odpowiednich chłopców do obrania sobie zawodu lotniczego, z drugiej zaś strony usiłują wzniecić wśród najmłodszego pokolenia ofiarność dla celów lotnictwa.

Hans Folkert, uczeń prof. Junkersa, lata w tym celu od miasta do miasta na samolocie nazwanym „Der deutschen Jugend" (Młodzieży niemieckiej) i urządza specjalne odczyty, zmierzające do zaznajomienia młodych ludzi z pracą lotników i do zorganizowania wielkiej Ligi Młodzieży, której zadaniem będzie niesienie pomocy niemieckiemu lotnictwu.

Upadek niemieckich pism lotniczych.

(Ł) Od r. 1908 założono w Niemczech sto pism lotniczych, które po krótkim żywocie przestały wychodzić. Z tych czasopism pozostał jedynie dwutygodnik „Flugsport". Niektóre z tych pism wydawane były starannie i efektownie, posiadały w redakcji siły fachowe pierwszorzędne„ a jednak nie mogły się utrzymać przez ćwierć wieku.

Dużo z nich nie miało odrazu szans dłuższego życia, gdyż powstawały nie z potrzeby, lecz poprostu dla dogodzenia jakiemuś odłamowi sportu lotniczego, czy też dla interesu jakiejś jednostki, która z początku zasilała kasę pisma hojną ręką, a potem cofnęła subwencję. W każdym razie sto zgasłych pism lotniczych w Niemczech świadczy, że wydawanie tego rodzaju publikacyj połączone jest z większemi trudnościami, niż to się wydaje ludziom, z daleka od tych spraw stojącym.

STANY ZJEDNOCZONE.

Hausner ponawia lot nad Atlantykiem.

Z Nowego Jorku nadchodzi wiadomość, iż znany lotnik polski w Ameryce, Stanisław Hausner, który dzięki cudownemu wprost ocaleniu po ośmiu dniach błąkania się po falach Atlantyku na skrzydle samolotu, stał się sławny na obu półkulach, chce ponowić swój lot w dniu 1 maja, by w święto narodowe 3-go Maja stanąć w naszej stolicy.

Samolot Hausnera, budowany w zakładach Bellanca Aircraft Corporation, posiada silnik pirwszorzędny i może zabrać zapas benzyny, pozwalający na lot z Nowego Jorku do Konstantynopola.

Lot finansuje Polonia amerykańska, jak zwykle entuzjastycznie odnosząca się do wszelkich wyczynów, mogących przynieść sławę imieniowi polskiemu.

Czem musi być pomocnik pilota amerykańskiego.

(Ł) Naturalnie przedewszystkiem musi być lotnikiem i to dobrym, inaczej nie powierzonoby mu funkcji w samolocie pasażerskim. Musi być też radjotelegrafistą i znać się na manipulowaniu radjotelefonami. Musi także być mechanikiem, aby w razie potrzeby uskutecznić mniejszą naprawę. Pozatem musi być dobrym agentem, aby umieć zachęcić pasażera do powrotu na tę samą linję.

Powinien także być troskliwym informatorem, by umieć zwrócić uwagę pasażerów na coś ciekawego. Jest też zaprzysiężonym funkcjonarjuszem poczty Stanów Zjednoczonych i ma powierzoną opiekę nad workami pocztowemi, przewożonemi w samolocie.

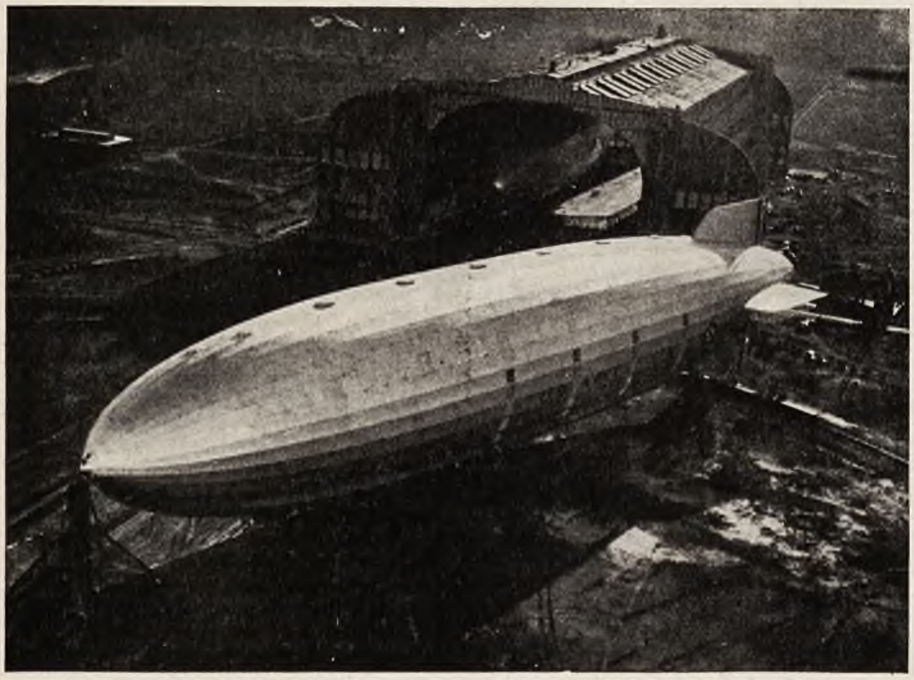
Często jest również pielęgniarzem i zajmuje się dziećmi, jakie mu oddano pod opiekę.

Zastępuje konduktora, odbierając bilety zanim samolot wzbije się w powietrze i zaraz potem staje się stewardem, zaopatrując pasażerów w książki i miesięczniki, poczem przedzierzga się w kelnera i roznosi jedzenie o oznaczonych godzinach. Później obejmuje rolę posługacza, zbierając resztki pudełek tekturowych i śmieci, oraz zamiatając sumiennie samolot.

Rzecz jasna, że musi też umieć zaopiekować się dyskretnie pasażerem, którego napadł atak „choroby powietrza". Pomiędzy przystankami musi pisać raporty, tyczące się pasażerów, worków pocztowych, stanu materjałów pędnych i szybkości. Jest też stale chodzącem biurem informacyjnem o wszystkiem, co się tyczy aeronautyki, nie mówiąc już o tem, że musi znać na pamięć wszystkie ceny biletów, rozkłady lotów i połączenia z innemi linjami powietrznemi.

Musi pozatem wyręczać pierwszego pilota przynajmniej przez jedną trzecią część trasy i asystować mu przy starcie i przy lądowaniu. Wreszcie musi mieć dobre maniery i sympatyczny wygląd zewnętrzny.

TRAGICZNY KONIEC „AKRONA"



„Akron".

Całym światem wstrząsnęła wiadomość o przerażającej katastrofie, jaka dotknęła lotnictwo amerykańskie. Oto statek powietrzny „Akron" największy sterowiec na świecie, uległ katastrofie.

W ten sposób powtórzyła się tragedja, która spotkała Anglję w roku 1931 w postaci strasznej katastrofy okrętu powietrznego R. 101.

JAK DOSZŁO DO KATASTROFY STEROWCA „AKRON".

Dotychczas nie nadeszły jeszcze dokładne szczegóły na temat katastrofy największego statku powietrznego świata „Akron". Wedle dotychczas zebranych informacyj, sterowiec wojskowy wystartował z miejscowości Lakehurst. W chwili startu na pokładzie sterowca „Akron" znajdowało się 19 oficerów i 57 ludzi załogi. Komendę nad sterowcem piastował kpt. Mac Cort. Na pokładzie sterowca „Akron" znajdował się szef marynarki amerykańskiej admirał Maffatt i 3 oficerów sztabu admiralicji. Odbywali oni podróż na „Akronie" celem przekonania się o sprawności sterowca, oraz o możliwości zastosowania jego usług w połączeniu z manewrami floty morskiej.

W ciągu dnia rozpętała się na wschodniem wybrzeżu Ameryki gwałtowna burza. Burza ta szalała ze szczególną gwałtownością u wybrzeża stanu New Jersey.

Stacja nadbrzeżna Asbury Park w New Jersey o trzymała w ciągu nocy sygnały „S. O. S.", nadane przez „Akron", jednakże stacja nie zdołała nawiązać dalszego kontaktu ze sterowcem z powodu zaburzeń atmosferycznych.

Pochwycony w wir burzy, sterowiec „Akron" stał się igraszką żywiołu.

Silniki sterowca zawiodły a sterowiec, rzucany uderzeniami wichru, padł na morze w odległości 150 km. na południe od Nowego Jorku.

Na wysyłany sygnał S. O. S. odpowiedział statek gdański „Phoebus", który znajdował się w odległości kilkunastu km. od miejsca katastrofy. Rozpoczął on pracę ratowniczą, a równocześnie wysłał depeszę radjową, donosząc, że „Akron" unosi się jeszcze na wodzie, ale fala zalewa go coraz bardziej.

ŚMIERTELNA WALKA ZAŁOGI Z FALAMI.

Doniesienia radjowe zakończył kpt. „Phoebusa" zdaniem: „Ratujemy załogę, ale niewiadomo, czy wszystkich będzie można uratować". Gdy statek zbliżył się do miejsca katastrofy, na powierzchni morza pływały materace i inne przedmioty. Parowiec „Phoebus" po uratowaniu 3 ludzi załogi „Akronu" widział wielu innych walczących rozpaczliwie z falami.

Dalej depesza ze statku „Phoebus" brzmi: „Zaraz po północy, płynąc z Nowego Jorku w kierunku Tampico, ujrzeliśmy światła sterowca jeszcze w górze. W parę minut potem światła te błyskały niemal na powierzchni wody. Skierowaliśmy się w tamtą stronę i po pewnym czasie usłyszeliśmy krzyki, dochodzące z morza".

Z chwilą nadejścia depeszy alarmowej z pokładu „Akronu" komenda lotnictwa amerykańskiego rozkazała wysłać wszystkie wodnosamoloty na pomoc „Akronowi". Wodnosamaloty odleciały w kierunku miejsca katastrofy, nie zdołały udzielić jednak żadnej pomocy ze względu na niezwykle wzburzone morze.

„AKRON" RUNĄŁ W MORZE OBJĘTY PŁOMIENIEM.

Uratowany przez gdański statek „Phoebus" pierwszy oficer sterowca „Akron" kapitan-porucznik Wiley, zakomunikował ministerstwu marynarki, że w chwili upadku „Akron" stanął w płomieniach. Przyczyna nie została stwierdzona.

Według tego sprawozdania około godz. 22 sterowiec znajdował się w okolicy objętej przez burzę i był otoczony błyskawicami. Wkrótce po północy — podaje por. Wiley — sterowiec, znajdujący się na wysokości 16.000 stóp zaczął się gwałtownie opuszczać. Zaczęliśmy wyrzucać balast. Burza szalała w dalszym ciągu. Znajdowaliśmy się stale wśród byskawic. Sterowiec wzniósł się nieznacznie, lecz o godzinie 0.30 znowu zaczął opadać. Mieliśmy wrażenie, że znajdujemy się w samym środku burzy.

Wicher ciskał sterowcem na wszystkie strony. Zwołaliśmy całą załogę. „Akron" opuszczał się coraz niżej i wreszcie opadł na wodę, pogrążając się w nią tyłem. Uderzenie było tak gwałtowne, że w znacznym stopniu zdemolowało sterowiec. Przy świetle błyskawic — kończy uratowany rozbitek — zobaczyłem ludzi, usiłujących pływać wśród szczątków sterowca „Akron".

Por. Wiley stwierdza, że w czasie katastrofy panowała na sterowcu najzupełniejsza dyscyplina.

Na miejsce katastrofy sterowca „Akron" przybyło około 20 parowców, które brały udział w poszukiwaniu członków załogi.

ILU LUDZI ZGINĘŁO?

Admiralicja uznała dalsze próby ratowania sterowca za bezcelowe. Warunki atmosferyczne były bardzo niepomyślne.

Liczba ofiar katastrofy nie jest definitywnie ustalona.

Gdański statek „Phoebus", jak wynika z depeszy jednego z oficerów „Akronu", wziął na pokład 4 członków załogi sterowca. Krążownik „Portland" oraz towarzyszące mu torpedowce uratowały trzydziestu paru ludzi. Dotychczas brak jest wiadomości o losie 37 oficerów i szeregowców. Panuje obawa że zginęli oni podczas katastrofy. W liczbie ofiar katastrofy znajduje się szef lotnictwa morskiego, admirał Moffett.

Wyłowiono zwłoki jednego z oficerów, z pośród 4-ch członków załogi, którzy ocaleli, jeden zmarł z ran i z wyczerpania.

Koła fachowe zastanowiają się nad przyczynami katastrofy „Akronu". Rozpowszechniane wiadomości, jakoby w sterowiec uderzył piorun — nie znajdują wiary.

W szczególności towarzystwo Goodyear Co in Akron (Ohio) zaprzecza tym doniesieniom, podkreślając, że sterowiec był napełniony helem, co wyklucza tę możliwość.

Zastępca komendanta sterowca „Akron" kpt. Wiley, znajdujący się obecnie w szpitalu, jako jeden z czterech uratowanych członków załogi sterowca, oświadczył, iż niema żadnej pewności co do przyczyny katastrofy.

Nic niepozwala przypuszczać, iż w sterowiec uderzył piorun. Katastrofa nie została spowodowana również ani przez eksplozję, ani przez pożar.

Kapitan Wiley przypuszcza, iż decydującym momentem była chwila, kiedy został uszkodzony ster statku. Sterowiec pochylił się wówczas gwałtownie na dół, a kiedy zderzył się z falami, woda błyskawicznie wypełniła wszystkie kabiny.

Kapitał Wiley zdołał wydostać się na powierzchnię i był świadkiem, jak uszkodzony kadłub sterowca oddalał się, pędzony przez wiatr i oświetlany przez błyskawice. Wiley, który utrzymał się przez czas dłuższy na powierzchni morza, walcząc z falami, został wyratowany przez parowiec „Phoebus".

METEOROLODZY O PRZYCZYNACH KATASTROFY.

Znany meteorolog Himball wyraża przekonanie, że „Akron" padł ofiarą pionowy prądów powietrza, które mogły uszkodzić metalowy szkielet i zmusić sterowiec do opuszczenia się.

Kierownik laboratorjum aeronautycznego wyraża przekonanie, że „Akron" porwany został przez gwałtowny wir powietrza, wytworzony przy zetknięciu się 2-ch burz z rozmaitych stron.

KATASTROFA WODNOSAMOLOTU.

Wodnosamolot marynarki wojennej, który wraz z całą eskadrą wyruszył na ratunek rozbitkom sterowca „Akron" zaginął bez śladu. Zachodzi obawa, że samolot z powodu defektu silnika, zmuszony był opuścić się na morze i padł ofiarą wzburzonych fal.

TRZECIA KATASTROFA.

Podczas ratowania statku powietrznego „Akron" wydarzył się nowy tragiczny wypadek. Mały sterowiec amerykański „J. 3" spadł podczas poszukiwań za pozostałymi członkami załogi „Akronu" w pobliżu stacji straży przybrzeżnej Bonds do morza.

Na ratunek pośpieszyły statki strażnicze i inne, które śpieszyły z pomocą dla „Akronu". Między wyratowanymi jest pięciu lekko rannych. Bliższych szczegółów jeszcze brak. Obecnie próbuje się gaz wypścić i kadług odholować.

„AKRON".

„Akron" był dumą lotnictwa amerykańskiego. Zbudowano go po wielkich sukcesach zeppelina, który odbywał wielokrotnie przeloty nad oceanem Atlantyckim, dalej przelot do Tokjo, do Ameryki południowej i t. d. Loty te wykazały Amerykanom, że wielkie statki powietrzne są komunikacją bardzo pewną i bezpieczną. To też niebawem w miejscowości Akron utworzono specjalny hangar, w którym zaczęto montować gigantyczny statek powietrzny. Statek ten miał zadziwić wszystkich swojemi urządzeniami. „Akron" przewyższał dwukrotnie swojemi wymiarami głośny statek niemiecki „Garf Zeppelin" i wykonany został został całkowicie z metalu. Na pokładzie jego można było przewieźć 120 osób poza załogą. Chrzest „Akronu" odbył się dnia 8 sierpnia 1931 r. w obecności prezydenta Hoovera i 10.000 widzów i w dniu tym został uroczyście przekazany marynarce wojennej Stanów Zjednoczonych. Komendantem sterowca był Karol Rosendahl, który miał pod swoją komendą 10 oficerów i 50 ludzi załogi.

Sterowiec amerykański „Akron" zatonął. Katastrofa ta, którą prezydent Roosevelt w orędziu narodowem nazwał nieszczęściem Ameryki, wysunie znów w kołach fachowych na czoło zagadnienie, czy wogóle należy budować sterowce. Kwestję tę już szeroko omawiano po wstrząsającej katastrofie angielskiego sterowca „R. 101" na polach pod Bauvais.

Chluba amerykańskiej marynarki wojennej „Akron" był najbardziej nowoczesnym sterowcem, mającym przekonać cały świat, iż w budowie sterowców leży przyszłość lotnictwa.

Zbudowały go zakłady towarzystwa Goodyear-Zeppelin w Akron pod kierownictwem byłego współpracownika hr. Zeppelina, dr. Arnsteina i sztabu inżynierów niemieckich. Inżynierowie niemieccy stworzyli ogólny plan sterowca, zaś amerykańscy inżynierowie departamentu marynarki opracowali szczegóły konstrukcyjne.

Powstał olbrzym długości 239 metrów, o objętości 184.000 metrów sześciennych i zasięgu lotu 17.000 km., wyposażony w 8 silników po 560 K. M. Silniki umieszczono we wnętrzu sterowca, gdzie mogły bezpiecznie pracować, bowiem powłoka wypełniona była niepalnym szlachetnym gazem helem.

Sterowiec pomyślany był jako krążownik powietrzny. Na pokładzie jego znajdowało się 5 samolotów, które miały służyć do przekazywania meldunków okrętom wojennym na wypadek uszkodzenia radjoaparatów.

Uzbrojenie składało się z 16 ciężkich karabinów maszynowych, rozmieszczonych po całym sterowcu, tak, że nawet na górnej części powłoki znajdowały się gniazda karabinów maszynowych.



Znany pacifista, Pierre Cot, obecny minister lotnictwa Francji, przystąpił ostatnio z niezwykłą energją do... usprawnienia lotnictwa, specjalnie wojskowego.

PODRÓŻUJCIE „LOTEM"



Lotnik francuski Lemoine zaatakował rekord wysokości na samolocie Potez 50.

NOWOSCI TECHNICZE

SAMOLOT HENRIOT-BIDU 110 C. 1.

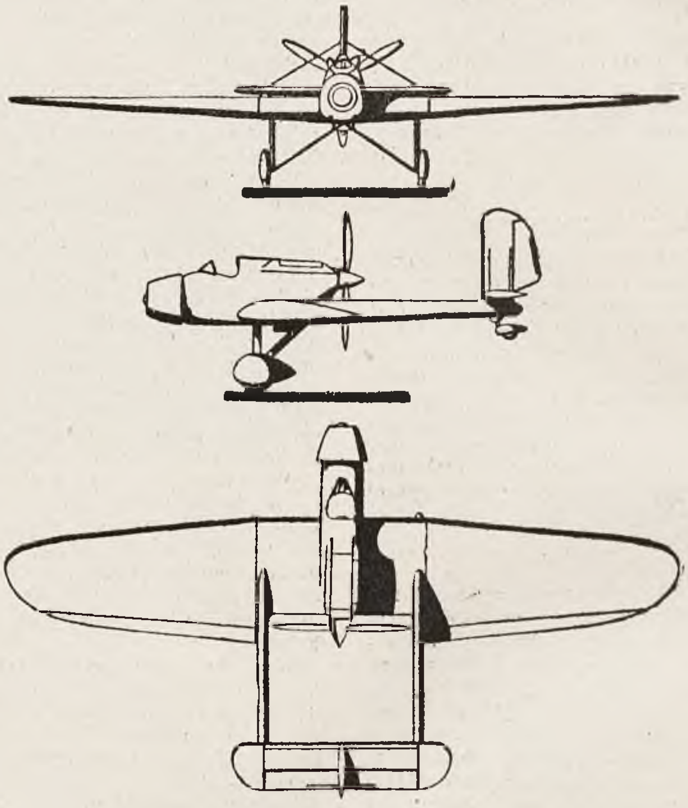
Zagadnienie widoczności, szczególniej ważne dla samolotów wojskowych, znalazło jeszcze jedno pomyślne rozwiązanie w nowym typie samolotu pościgowego zakładów Henriot. Należy zaznaczyć, że dotychczasowe metody, jak np. stosowane przez anglików tak zwane garbate kadłuby z wysoko umieszczoną kabiną pilota, wznoszące się siedzenie pilota, skrzydła wybitnie wycięte lub wreszcie szeroko stosowane przez nasze P. Z. L. oskrzydlenie ustawione w stosunku do pilota pod najmniejszym kątem widzenia, są tylko półśrodkami. Inżynier J. Biche z zakładów Henriot, postanowił zerwać z utartemi drogami, umieszczając kabinę pilota przed skrzydłami. Nie jest to już coprawda nowością, wystarczy przypomnieć pierwsze typy Wrightów i Farmanów jeszcze z zarania lotnictwa, gdy się siedziało literalnie „na powietrzu". Jednakże z powodu niebezpieczeństwa grożącego pilotowi w razie koziołkowania (kapotażu), konstrukcja ta została zarzucona, ustępując miejsca konstrukcji o zespołach napędowych ze śmigłem ciągnącem i względnie daleko w tył cofniętą kabiną pilota. Krańcowym przedstawicielem takiej konstrukcji jest samolot Nortroph-Gamma Hawks'a odznaczający się, jak to już mówiliśmy w poprzednim numerze „Lotu Polskiego", bardzo złą widocznością. J. Briche w swoim samolocie Henriot-Briche 110 C. 1 wraca do zespołu napędowego o śmigle pchającem, które w porównaniu do zespołu ze śmigłem ciągnącem posiada niezaprzeczenie liczne zalety. Wystarczy wymienić: lepsza doskonałość aerodynamiczna samolotu, większa sprawność śmigła (sprawność śmigła pchającego jest niezależną od wysokości lotu, podczas gdy sprawność śmigła ciągnącego pogarsza się ze wzrastaniem wysokości), mniejsze niebezpieczeństwo pożaru i mniejsza możliwość zatrucia spalinami, szczególnicj przy użyciu paliwa niedetonującego z dodatkiem trójetylu ołowiu, który jest mocno trującą substancją, wreszcie mniejsza bezwładność podłużna i co najważniejsze dla samolotów pościgowych, zbyteczność uzgadniania karabinu maszynowego ze śmigłem, gdyż strzelanie przez śmigło odpada.

Co się tyczy niebezpieczeństwa, grożącego pilotowi w razie koziołkowania (kapotażu) samolotu, to Biche stara się je zmniejszyć przez przesunięcie kół podwozia możliwie ku przodowi i zaopatrzenia kadłuba w rodzaj płozy ochronnej. Zresztą mała szybkość lądowania i dobra widoczność znacznie zmniejszają możliwości koziołkowania. Samolot Henriot-Biche 110 C 1 jest jednopłatem całkowicie metalowym o skrzydłach wolnonośnych. Kadłub posiada niepokrytą kratę ogonową, składającą się z dwóch równoległych belek o przekrojach wypukłej soczewki, zbudowanych z duralowych arkuszy kształtowych, połączonych nitami w płaszczyźnie pionowej. Arkusze te posiadają płaskie kołnierze, lecz w górnej i dolnej części są falowane i posiadają krzywiznę, zabezpieczającą im dostateczny moment bezwładności.

Gondola kadłuba posiada środkową belkę o przekroju skrzynkowym; dalsze przedłużenie tej belki poza kadłub tworzy płozę ochronną, na której jest umocowane siedzenie pilota, składające się z zawieszonej siatki ze sznurów gumowych (sandow). Wszystkie dźwignie i przekładnie mechanizmu sterowego przechodzą wewnątrz belki kadłuba.

Silnik Hispano-Suiza 12x623 o mocy 600 K. M. na wysokości 4.500 metr. (standaryzowany dla samolotów pościgowych programu 1932 r.) jest umieszczony w środku ciężkości samolotu. Chłodnica jest umieszczona pod silnikiem. Chłodnica wodna składa się z szeregu dośrodkowych elementów pierścieniowych i jest umieszczona z przodu gondoli, przypominając swym kształtem silnik gwiazdowy, tembardziej, że posiada osłonę N. A. C. A. Na geometrycznej osi chłodnicy znajduje się zasłona opływowa, która może być przesuwana w kierunku tej osi zapomocą specjalnego urządzenia z kabiny pilota. Gdy zasłona ta znajduje się w swem przednim położeniu, dostęp powietrza do chłodnicy jest zahamowany; skrajnie tylne położenie zasłony odpowiada najwięcej wzmożonemu chłodzeniu.

Charakterystyka ogólna:
Rozpiętość skrzydeł — 13 m. 50 cm.
Długość całkowita — 8 m.
Wysokość (bez śmigła) — 2 m. 70 cm.
Powierzchnia nośna — 24 m².
Wydłużenie płata — 7,6.
Ciężar całkowity samolotu — 1.750 kg.
Napęd: 1 silnik Hispano-Suiza xb28 o mocy 600 K. M. na wysokości 4.500 m.



Obciążenie na 1 m² powierzchni nośnej — 2 kg. 9 dkg.
Obciążenie na 1 K. M. — 73 kg.
Moc na 1 m² powierzchni nośnej — 25 K. M.

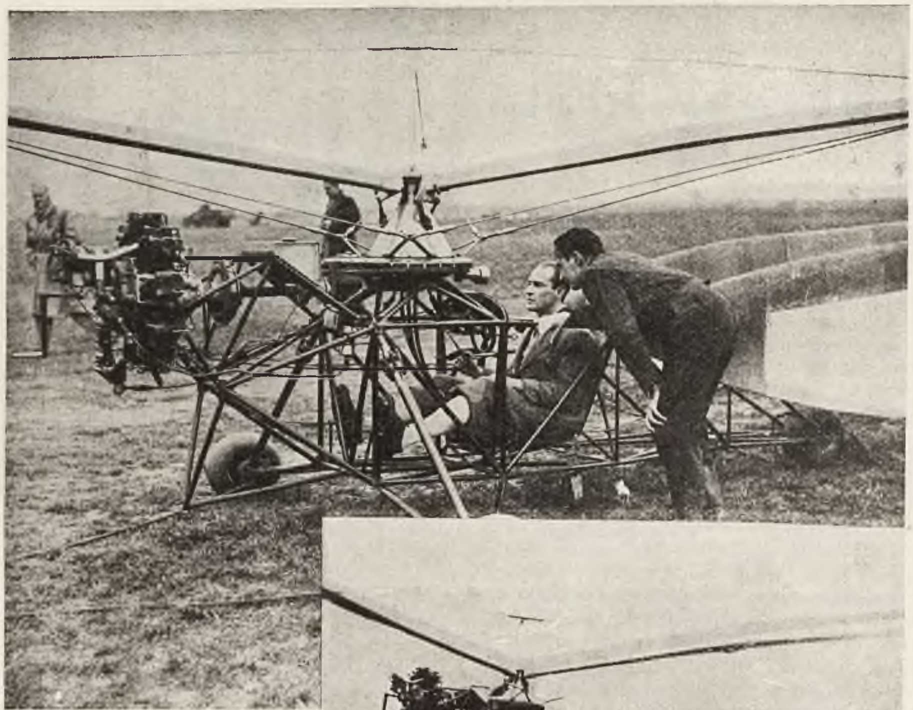
Ponieważ samolot przechodzi obecnie okres prób — szczegóły jego wyczynów są nam nieznane. Na podstawie dotychczasowych wyników prób należy wnosić, że osiągnie on szybkość 350—360 km./g. na wysokości 5000 m.

Nowe kierunki w dziedzinie budowy wiropłatów

Po ukończeniu budowy autożyro bez stałych powierzchni nośnych, zakłady Liore et Olivier przystąpiły do prób nad zastosowaniem do wiropłatów tak zwanego koła Strandgreena. Jest to rodzaj śmigła nośnego o bezpośrednim napędzie od silnika, które ma zastąpić dotychczas stosowane śmigło nośne wolnobieżne i śmigło napędowe.

Dotychczas osiągnięte wyniki są wcale zachęcające: przy 120 obrotach na minutę (co odpowiada szybkości obwodowej 38 m./sek., przy średnicy koła = 6 m.) Koło Strandgreena daje siłę nośną = 800 kg., co przy napędzie od silnika o mocy 80 K. M. wykazuje przewagę nad ciężarem całkowitym śmigłowca, rozwiązując tem samem pomyślnie zagadnienie startu. Osiągana na próbach, dokonywanych w pracowni, szybkość obrotowa koła Strandgreena wynosiła 180 obr. na min. Obecnie próby mają być przeniesione na otwarte powietrze.

Z drugiej strony dowiadujemy się, że dwaj młodzi inżynierowie wiedeńscy Raul Hafner i Bruno Nagler demonstrowali dn. 10 marca na lotnisku w Heston (Anglja) śmigłowiec, ochrzczony prze nich „Rwoplan'em". Jeżeli wierzyć zapewnieniom wynalazców, ich śmigłowiec będzie wznosił się pionowo bez rozbiegu i posiadał możność poruszania się w powietrzu w dwóch prostopadłych do siebie kierunkach, bez dokonywania zwrotów (naprzód w tył i w boki). Śmigło nośne jest 3-ch śmigowe — długość śmigi wynosi ok. 4,57 m. Śmigłowiec posiada dodatkowe nieruchome powierzchnie nośne i 2 stateczniki pionowe. Bliższe szczegóły konstrukcji są dotychczas trzymane w tajemnicy.





Inż. Katner i Nagler demonstrują swój śmigłowiec w Heston.

Kształt każdego ze skrzydeł zmienia się niezależnie zapomocą dwóch niezależnych umieszczonych z obu stron siedzenia pilota, przyczem jednocześnie następuje zmiana profilu i zwichrowanie skrzydeł.

Dzięki temu samolot jest bardzo czuły w sterowaniu, gdyż pilot rzeczywiście odczuwa w ręku reakcję skrzydeł. Przypuśćmy, że samolot trafi na wir powietrzny, usiłujący go podnieść w górę. W chwili gdy pilot poczuje przyśpieszenie pionowe, zwalnia on rękę i okrzydlenie przecina wir pod zerowym lub ujemnym kątem natarcia, przybierając następnie niezwłocznie swe poprzednie położenie. W ten sposób niewidzialna przeszkoda powietrzna zostaje przebyta bez wstrząsu. W normalnym samolocie trzeba się w tym wypadku uciekać do lotu nurkowego i wyprostowywania w następstwie z nieuchronną grą bezwładu całego kadłuba, co nietylko byłoby połączone z pewną stratą czasu, lecz pociągnęłoby za sobą nieunikniony wstrząs całego samolotu.

Do napędu służy zwykły samochodowy silnik A. B. C., o pojemności cylindrów 1.2 litra, poprzednio używany na lekkim samochodzie i ślizgowcu śmigłowym.

Dotychczasowe próby w locie wykazały możność krótkiego rozbiegu (zaledwie 30 metrów) i bardzo dokładnych lądowań, jak również niezwykłą zwrotność samolotu w powietrzu. Prawie wszystkie loty odbywały się na wysokości 400 m., przyczem spożycie paliwa nie przekraczało 5 litrów na godzinę. Bliższe szczegóły są jeszcze, niestety, zazdrośnie chronione przed okiem szerszej publiczności.

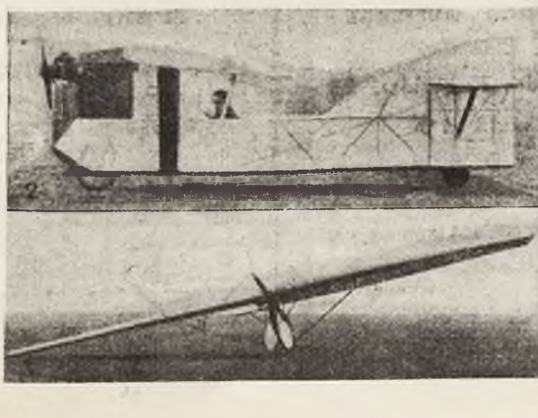
NOWA ODMIANA SAMOLOTU „HELICA" LEYAT—JACQUEMIN.

Samolot ten powstał jako dalszy etap rozwoju szybowca tegoż typu, który w następstwie został wyposażony w zwykły samochodowy silnik A. B. C. Po osiągnięciu pomyślnych wyników z tym improwizowanym samolotem, konstruktorzy jego panowie Leyat i Jacquemin, przystąpili w końcu września r. ub. do konstrukcji nowego samolotu i po zaledwie 4 miesiącach rozpoczęli próby jego na małem lotnisku w Chaumont-la-Vandue.

Nowy samolot zasługuje bezsprzecznie na uwagę, gdyż po pierwsze jest zupełnie pozbawiony lotek i steru wysokości, które zostały zastąpione zwichrowaniem całych skrzydeł, po drugie rozbieg jego wynosi zaledwie 30 m.

Przechodząc do szczegółów konstrukcji, należy zaznaczyć, że podwozie jego jest, w ścisłem znaczeniu tego słowa, jednokołowe i że na ziemi zachowuje się on jak zwykły rower o daleko rozstawionych kołach. Urzymując równowagę na ziemi zwichrowaniem skrzydeł i nadając kierunek przy pomocy steru kierunkowego, w który jest wbudowane nawpół ukryte koło ogonowe, posiada on nietylko niezwykłą zwrotność, lecz i jednocześnie znaczną odporność na koziołkowanie (kapotaż).

„Helica" Leyat-Jacquemin.





OSTATNI TYP „VILDBUST".

Zakłady Vickers-Aviation ukończyły budowę nowego samolotu, będącego przeróbką znanego dwupłatu torpedowego „Vildbust". Jest to samolot uniwersalny, wyposażony w silnik Bristol „Pegasus". Nowa wersja „Vildbust" posiada ciężar użyteczny 1.748 kg. i ciężar własny 1.890 kg. Zasięg jego wynosi 1000 km.; największa szybkość na wysokości 1500 m. 224 km./g. szybkość podróżna 193 km./g.; szybkość lądowania 90 km./g. Z dodatkiem pomocniczego zbiornika, umieszczonego pod kadłubem, zasięg samolotu może być doprowadzony do 2.000 km. Szybkość wznoszenia się na 200 m. wynosi 9' 6" przy pełnym ładunku; pułap teoretyczny 5.795 m.

WALKA Z SZUMEM.

Amerykańscy konstruktorzy donoszą, że udało im się uczynić silnik do tego stopnia bezszumnym, iż lecący na wysokości 2500 m. samolot nie będzie słyszany na ziemi. Ma to szczególną doniosłość dla samolotów wojskowych — i w tym kierunku prowadzone już są oddawna badania we wszystkich krajach. Jak się okazuje, głównemi źródłami szumu samolotów są: śmigła, wydmuch i stuk silników oraz wibracje linek. W zwalczaniu dwóch pierwszych przyczyn zostały już osiągnięte bardzo pomyślne wyniki. Ponieważ szum śmigła jest zależny w pierwszym rzędzie od szybkości obiegowej szczytów śmig, ich szerokości, grubości i skoku, zastosowano śmigła o szerokich śmigach i małej grubości i wolnobieżne. Jednocześnie rozmaite firmy silnikowe pracują nad budową nowych tłumików o małem przeciwciśnieniu, w niektórych typach tłumików przeciwciśnienie sięga zaledwie 5 cm. wysokości słupa rtęci.

inż. J. Wierciński.

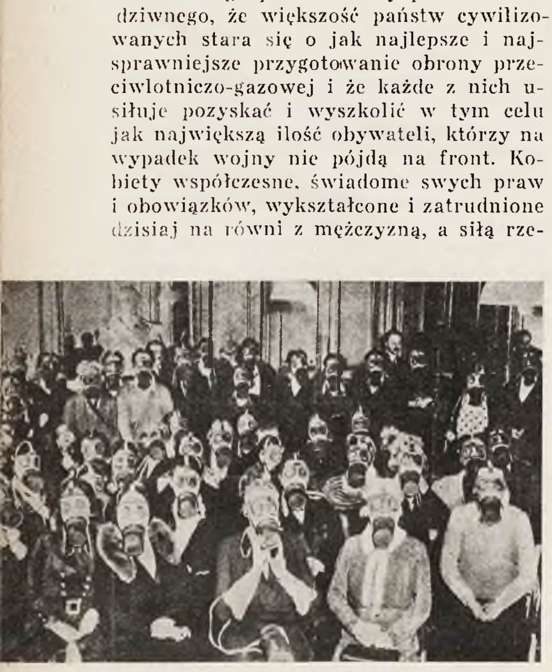
Dr. Zdzisław Meliński

Kobiety w służbie obrony kraju



Wojna światowa i powojenna zmiana stosunków polityczno-prawnych w Europie wpłynęły tak zasadniczo na zmianę stanowiska kobiety w państwie, że można dzisiaj zaledwie przypuszczać, jaka będzie jej rola w nowoczesnej państwowości po całkowitem wykorzystaniu przysługujących jej obecnie już uprawnień przy jednoczesnem przystosowaniu się do nowych dla niej obowiązków. Że zmiana pojęć sięga czasów wojny światowej, o tem świadczą najlepiej znane powszechnie z tego okresu zjawiska, jak zajmowanie stanowisk we wszystkich dziedzinach życia przez kobiety na miejsce mężczyzn, jak zatrudnienia kobiet w służbie pomocniczej armji i do tej pory niebywały masowy udział kobiet w pomocniczej służbie sanitarnej. Zrozumieniem potrzeb państwa i ofiarnością swą przewyższyły kobiety polskie wszystkie współczesne przykłady. Wystarczy przypomnieć tylko służbę w legjonach, a później w szeregach armji oraz rolę, jaką odegrały kobiety w obronie Lwowa. Przyszłość pokaże niewątpliwie olbrzymi wzrost udziału kobiet we wszystkich dziedzinach, związanych z obroną kraju.

Istnieje wszelkie prawdopodobieństwo, że wojna nowoczesna zatrze różnicę, jaka istniała jeszcze do niedawna pomiędzy frontem, a tyłami, a wynikiem tego będzie powszechne pogotowie wojenne. Cały naród stanie się wówczas armją, w której każdemu powinno przypaść w udziale zgóry ściśle określone zadanie. Zmiana zasięgu działań wojennych, dokonana przez lotnictwo i co za tem idzie, zagrożenie całego obszaru państwa przy ogólnie przewidzianem zastosowaniu chemicznych środków bojowych, zmusiły społeczeństwo i państwo do przygotowania skutecznej obrony. Przygotowanie to wymaga stworzenia organizacji, która w wykonaniu planu obrony przeciwlotniczo-gazowej ochroni ludność przed paniką i ograniczy straty do rozmiarów nieuniknionych oraz pomoże przy usuwaniu następstw nieprzyjacielskich napadów. Zadanie to jest tak poważne, że od sprawnego jego wykonania zależeć może powodzenie całego planu obrony państwa. Nic dziwnego, że większość państw cywilizowanych stara się o jak najlepsze i najsprawniejsze przygotowanie obrony przeciwlotniczo-gazowej i że każde z nich usiłuje pozyskać i wyszkolić w tym celu jak największą ilość obywateli, którzy na wypadek wojny nie pójdą na front. Kobiety współczesne, świadome swych praw i obowiązków, wykształcone i zatrudnione dzisiaj na równi z mężczyzną, a siłą rzeczy nie objęte obowiązkiem służby wojskowej, są naturalnym rezerwoarem ludzkim, z którego można czerpać przy tworzeniu armji pomocniczej, przeznaczonej do obrony przeciwlotniczo-gazowej.



Walka lotniczo-gazowa stwarza konieczność obrony każdej rodziny i każdego domu. Przeprowadzenie planu obrony miast lub większych skupień ludzkich będzie zapewnione, jeżeli obrona tych komórek, jakiemi są rodzina i dom mieszkalny, stanie na wysokości zadania i nie pozwoli na to, aby każdy napad lotniczy przybrał rozmiary katastrofy. Nikt nie może być bardziej powołanym i odpowiednim do tego zadania, jak kobieta, której wyłącznej opiece na czas wojny zostanie w bardzo wielu wypadkach powierzona rodzina. Od niej będzie zależała organizacja i przeprowadzenie obrony w rodzinie, a co za tem idzie i w domach. To zadanie kobiety przekracza daleko granice zwykłej troski o zabezpieczenie własnej rodziny i własnego domu. Na tle konieczności powszechnej obrony przeciwlotniczo-gazowej w ramach organizacji państwowej jest to zadanie, które równać się będzie pomocniczej służbie w czasie wojny.



W zrozumieniu ważności tego zagadnienia cały szereg państw stara się o utworzenie odpowiednich organizacyj kobiecych, o ich przeszkolenie i wcielenie w ramy organizacji obrony kraju. Postępy rozwoju tej idei możemy sprawdzić na kilku przykładach, które nam przedstawią, jak różnemi drogami dążą państwa do urzeczywistnienia skutecznej obrony przeciwlotniczo-gazowej.

Sowiety przewidują zaciąg kobiet w szeregu armji pomocniczej, której zadaniem będzie objęcie na czas wojny wszystkich stanowisk opuszczonych przez mężczyzn, a przedewszystkiem obrona wnętrza kraju przed napadami lotnictwa nieprzyjacielskiego.

Organizacją i wyszkoleniem tych oddziałów służby pomocniczej zajmuje się Osoawiachim, którego działalność obejmuje przysposobienie wojskowe kobiet, obronę przeciwlotniczo-gazową oraz służbę sanitarną. W kadrach tej organizacji czynnych jest obecnie 3.000.000 kobiet. Należy oczekiwać poważnego wzrostu tej liczby w przyszłości, biorąc pod uwagę intensywność propagandy sowieckiej i możliwość zastosowania służby przymusowej. Dzisiaj już istnieją na Białorusi oddziały obrony przeciwlotniczej zorganizowane wyłącznie z kobiet.

Włochy faszystowskie przewidziały udział kobiet w obronie kraju narówni z mężczyznami ustawą z roku 1925. Od roku 1931 istnieje specjalna służba sanitarna dla celów obrony przeciwgazowej, która pokrywa swą siecią cały obszar państwa. Drużyny kobiece brały już czynny udział w manewrach przeciwlotniczych, które odbyły się w roku 1931 w okolicach Turynu. 700.000 kobiet włoskich należy do związków faszystowskich i przechodzi wyszkolenie w różnych działach pomocniczej służby wojskowej. Szkolenie młodych dziewcząt odbywa się w faszystowskiej organizacji dla młodzieży, zwanej „Balilla".

Niemcy, nie posiadające wprawdzie powszechnego obowiązku służby wojskowej, są objęte gęstą siecią organizacyj patrjotycznych i wojskowo-sportowych, które wszystkie przewidują w swym programie przysposobienie społeczeństwa w jak najszerszej mierze na wypadek wojny. Istnieje 2800 organizacyj kobiecych, które liczą 1.200.000 członkiń. Organizacje te uprawiają stałe ćwiczenia w obronie indywidualnej, zbiorowej, specjalnej służbie sanitarnej i przyczyniają się wydatnie do rozpowszechniania masek przeciwgazowych w społeczeństwie. Przygotowanie do obrony przeciwlotniczo-gazowej odbywa się w ramach ustalonego przez państwo — w roku 1931 planu obrony przeciwlotniczo-gazowej. Szkolenie ludności cywilnej prowadzi Niemiecki Związek Obrony Powietrznej przy wydatnej pomocy władz cywilnych i wojskowych. Częste ćwiczenia i manewry w obecności przedstawicieli władz uzupełniają przygotowania organizacyj społecznych. Pozatem oddzielne szkolenie prowadzi Niemiecki Czerwony Krzyż.

Francja posiada dwie organizacje kobiece, których zadaniem jest przysposobienie wojskowe i organizowanie obrony przeciwlotniczo-gazowej. Są to: Narodowy Związek Wdów po Oficerach i t. zw. Pomocnice Służby Narodowej. Przewodniczącą obu organizacyj jest pani Radillon, honorową prezeską Związku Wdów jest wdowa po marszałku Fochu. Pomocnice Służby Narodowej wyszkoliły do tej pory 35.000 członkiń w 172 organizacjach miejscowych. Drużyny kobiece w Arras wzięły udział w manewrach przeciwlotniczych i zasłużyły na wyróżnienie przez marszałka Petain'a. Czerwony Krzyż prowadzi oprócz tego własną akcję przygotowania obrony przeciwlotniczo-gazowej.

Na tych kilku przykładach widzimy, jak wielką wagę przywiązują do przygotowania kobiet wielkie społeczeństwa współczesne do obrony przeciwlotniczo-gazowej.

W samolotach nad Ewerestem

Ekspedycńa uczonych angielskich, zmierzająca na podbój Ewerestu, dotarła już do podnóży tej najwyższej góry świata, największego garbu ziemskiego globu.

Lecąc trzema samolotami sportowemi uczestnicy wyprawy poprzez Włochy, Sycylję, Tunis, Trypolis, Kair, Bagdad, Bouchir i Gwadar dotarli dn. 7 marca do Karachi. W dwa dni później do portu zawinął parowiec „Delgoma", wiozący na pokładzie dwa samoloty typu Westland, przeznaczone specjalnie do wzlotu na duże wysokości.

Lotnicy zabrali się żwawo do pracy. W dwa dni samoloty zostały wyładowane z okrętu i całkowicie zmontowane. Dnia 12 marca ekspedycja znalazła się już w Allahabad.

Tu wydarzył się przykry wypadek. Jeden z samolotów sportowych typu Havilland, na którym ekspedycja odbyła drogę z Europy, pozostał przywiązany na lotnisku. W nocy nadeszła burza piaskowa i uszkodziła tak silnie samolot, że stał się niezdatny do użytku.

Wreszcie ekspedycja dotarła do Purnea, miejscowości leżącej u stóp Ewerestu i tu założyła bazę, skąd podejmowane będą poszczególne loty, mające na celu dokładne i wszechstronne zbadanie niebosiężnego szczytu.

Nie zwlekając członkowie ekspedycji przystąpili do badań. Pierwszy wystartował dnia 15 marca porucznik Mc Intyre z głównym operatorem filmowym ekspedycji M. Bonnett'em. Zdołali oni osiągnąć wysokość 10.250 metrów i przelecieli kilkakrotnie nad szczytem Ewerestu. Bonnett dokonał całego szeregu zdjęć. Są to pierwsze zdjęcia filmowe samego wierzchołka najwyższej góry świata.

Następnego dnia wystartował lord Clydesdale, kierownik wyprawy i osiągnął wysokość 11.665 metrów. Towarzyszył mu pułkownik Blacker, który porobił cały szereg zdjęć fotograficznych szczytu ze wszystkich stron.

Już ten materjał fotograficzny i filmowy, zebrany przez członków ekspedycji w tych dwóch pierwszych lotach, stanowi bezcenny wprost materjał dla badań największej góry świata — niezdobytego dotychczas Ewerestu.

Nowy lot do stratosfery

Sławny uczony, prof. Piccard, bawiący chwilowo w Ameryce, przygotowuje obecnie dwa nowe loty do stratosfery, dla przeprowadzenia dalszych badań nad promieniami kosmicznemi.

Jeden wzlot odbędzie się w Ameryce, drugi, w którym weźmie udział sam prof. Piccard, odbędzie się w Europie. Start nastąpi tym razem z Belgji, gdzie na południu uczony spodziewa się znaleźć odpowiednią kotlinę, zasłoniętą wokół górami, osłaniającemi balony od wiatru. Najniebezpieczniejsza bowiem jest chwila, gdy napełnione gazem balony, zakotwiczone jeszcze przy ziemi, narażone są na ataki wiatru, który szarpie powłoką i może spowodować jej uszkodzenie.

Przygotowaniami do wzlotu w Ameryce kieruje bezpośrednio prof. Piccard, przygotowania do wyprawy europejskiej powierzył uczony swemu zaufanemu asystentowi, fizykowi Markowi Cosyns'owi, który towarzyszył mu w zeszłorocznej wyprawie.

Wyprawę finansuje rządowa fundacja dla popierania odkryć i wynalazków.

Cosyns, będący asystentem belgijskiego uniwersytetu Królowej Elżbiety, zabrał się ostro do pracy — przygotowania mają się już ku końcowi. Nowa gondola aluminjowa, zamykana hermetycznie, jest już gotowa — obecnie wykończają ją tylko. Wbudowanych w nią zostanie cały szereg nowych przyrządów pomiarowych, których dotychczas uczeni nie zabierali ze sobą w podróż stratosferyczną, ze względu na szczupłość gondoli.

I tu sensacja — profesor Piccard nie poleci w tej gondoli. Badania przeprowadzać będzie asystent Cosyns, któremu towarzyszyć będzie młody fizyk, niedawny absolwent uniwersytetu brukselskiego, inż. Jakób de Bruyn.

Uczeni znajdujący się w gondoli mogli rozpoczynać swoje badania naukowe dopiero wówczas, gdy znaleźli się na granicy stratosfery, gdzie niema prądów powietrza. Cała warstwa powietrza, grubości około 10.000 metrów, t. zw. troposfera, nie była badana, a to dlatego, że lotnicy musieli zająć się sterowaniem balonu i wyborem odpowiednich wiatrów. To było wielką przeszkodą — wyniki bowiem nie były kompletne. Prof. Piccard postanowił zaradzić temu i oto wystąpił z sensacyjnym projektem, który na pierwszy rzut oka wydać się może fantazją — wzlot ma się odbyć mianowicie przy pomocy dwu balonów sprzężonych.

Do większego balonu, unoszącego aluminjową gondolę z uczonymi, przywiązany będzie mniejszy balon, pojemności 2.200 metrów sześć, a więc taki, jakie używane są w zawodach o puhar im. Gordon-Bennetta. Pomocniczy ten balon zaopatrzony będzie w niezbędny balast i jego pilot kierować będzie lotem obu balonów, wykonując polecenia uczonych, nadawane telefonicznie z aluminjowej gondoli. W ten sposób fizycy będą mieli czas na przeprowadzenie odpowiednich badań, bowiem spadnie im z głowy kłopot sterowania balonem i zajmowania się balastem.

Oba balony połączone będą kablem, przechodzącym do aluminjowej gondoli przez rurę, wygiętą w kształcie literu U i napełnionej rtęcią, stanowiącą rodzaj hermetycznego korka.

Tak sprzężone oba balony wzlecą do wysokości 10.000 metrów. Na granicy troposfery i stratosfery uczeni odczepią linę łączącą ich z balonem pomocniczym i poszybują w górę, przyczem będą strali się osiągnąć wysokość około 18.000 metrów, czyli o 1.500 metrów więcej, niż wynosi zeszłoroczny rekord prof. Piccarda, osiągnięty w dniu 18 sierpnia.

Balon pomocniczy tymczasem, spełniwszy swoje zadanie, wyląduje, nie troszcząc się o balon uczonych. Dalej już sami oni będą sobie radzić. Lot w stratosferze nie przedstawia zresztą większych trudności, bowiem niema tam żadnych ruchów powietrza, nie powstają wiry, ani prądy i balon będzie unosić się pionowo do góry. Całe sterowanie ograniczy się tylko do najprostszego manewrowania balastem w zależności od tego, na jakiej wysokości będą chcieli zatrzymać się uczeni dla dokonania pomiarów.

Na pilota balonu pomocniczego upatrzony jest jeden z najznakomitszych pilotów balonowych w Europie, belg Ernest Demuyster, kilkakrotny zdobywca puharu im. Gordon-Bennetta. Towarzyszyć mu będzie, jako pasażer, sam prof. Piccard.

Start do tego lotu nastąpi w miesiącach letnich, dokładna data nie została jednak dotychczas ustalona.

Nietonący samolot

Prasa niemiecka szeroko rozpisuje się o nowym wynalazku, wybróbowywanym obecnie w lotnictwie angielskiem. W najściślejszej tajemnicy instytut doświadczalny angielskiej królewskiej marynarki wojennej miał przeprowadzić ostatnio szereg prób ze specjalnym wodnosamolotem, który nie tonie.

Mimo wielkich ostrożności, zachowywanych przez anglików podczas tych doświadczeń, niemcy zdołali zebrać garść szczegółów o tym nowym wynalazku, posiadającym olbrzymie znaczenie.

Doniesienia niemieckie brzmią rewelacyjnie.

Przeprowadzono następujące próby. Wodnosamolotowi zdruzgotano skrzydła i rzucono kadłub na wodę—utrzymywał się on z zupełną łatwością na powierzchni i nie zdradzał najmniejszej tendencji pójścia na dno. Na ten wrak skierowano następnie krążownik. Uderzony dziobem okrętu kadłub zanurzył się pod wodę, ale natychmiast wypłynął po drugiej stronie statku.

Na czem polega ten wynalazek, okryte jest dotychczas tajemnicą. Wiadomo tylko, że nowe urządzenie zabezpieczające samolot przed utonięciem, może być wbudowane zarówno w kadłub samolotu lądowego, jak i wodnosamolotu. Natychmiast po dokładnem wypróbowaniu tego wynalazku mają zostać w niego zaopatrzone wszystkie bojowe samoloty angielskie, zarówno lądowe, jak i morskie. Dla Anglji wynalazek ten posiada olbrzymie znaczenie, ze względu na to, że leży ona na wyspach, odciętych od lądu europejskiego dość szerokim pasem morza.

Przy zastosowaniu nowych tych urządzeń, załoga samolotu będzie miała w razie opadnięcia na morze wszelkie szanse uratowania się, wnalazek bowiem wyklucza niemal całkowicie zatonięcie kadłuba.

Dla zapewnienia większej równowagi na wodzie skrzydła samolotów zaopatrzone zostaną w balony gumowe, przylegające ściśle do powietrzchni skrzydła i nie przeszkadzające zbytnio w locie. W razie konieczności wodowania, pilot jednem pociągnięciem dźwigni będzie mógł w przeciągu sekundy wypełnić balony zgęszczonem powietrzem.

Angielskie władze lotnicze przystąpiły obecnie do nowych szczegółowszych prób, przeprowadzanych na pełnem morzu z pokładu okrętu „Courageous" z wodnosamolotem i samolotem lądowym.

Prasa niemiecka dodaje, że równocześnie z wypróbowywaniem tego wynalazku przepjrowadzane są próby z nowemi motorami i automatycznemi aparatami fotograficznemi. Oba te aparaty doświadczal-

ne zaopatrzono w nowe motory chłodzone powietrzem, zużywające stosunkowo bardzo niewiele benzyny i przez to mające znacznie większy zasięg, bez konieczności zaopatrywania się w benzynę.

Nowe aparaty fotograficzne, przeznaczone specjalnie do zdjęć ze znacznych wysokości, a więc zaopatrzone w bardzo precyzyjne teleobjektywy, skonstruowane są w ten sposób, że automatycznie w miarę wznoszenia się lub opadania, aparat nastawia się na ostrość. Obserwator nie potrzebuje więc obliczać wysokości i może zająć się innemi czynnościami.

Kolonje dla Polski

Leon Bułowski — KOLONJE DLA POLSKI — Warszawa. Cena książki 4 zł., przy większych zamówieniach udziela rabatu Liga Morska i Kolonjalna. Warszawa, Nowy Świat Nr. 35 — Zamawiać można we wszystkich Kołach L. M. i K.

Autor bardzo ciekawie wyjaśnia ważność posiadania kolonij dla każdego państwa a szczególnie dla Polski.

Dotychczasowa bierność naszych zainteresowań polityką kolonjalną i brak widocznych a celowych dążeń do posiadania własnych kolonij, weszły ostatnio na forum Sejmu i Senatu — stąd przeniosły się dzięki światłej popularyzacji na szerszą płaszczyznę życia społecznego.

Prace Ligi Morskiej i Kolonjalnej oraz z początkiem r. b. wydana broszura *Kolonje dla Polski*, otwierają nową erę dla tych zagadnień o tak wielkiej wartości ekonomicznej dla państwa.

Autor podaje w sposób barwny i bardzo zajmujący opis Afryki i tych kolonij, których części powinniśmy żądać jako odszkodowanie za obronienie Europy w roku 1920 przed zalewem bolszewickim i jako spadek, odpowiadający procentowo wielkości zwróconych nam obszarów polskich od pruskiego zaborcy.

Żądania te nie są bezpodstawne. Polska ma prawo do części kolonij poniemieckich z racji b. zaboru pruskiego, stanowiącego część składową Polski, — oraz odszkodowanie za przeszło wiekowy okres rabunkowy.

Opis byłych niemieckich posiadłości kolonjalnych dotyczy ogólnych wiadomości geograficznych, etnograficznych, rolnictwa, hodowli bydła i zwierząt, bogactw mineralnych i t. p. — w formie stosunkowo zwięzłej, ujęte są te wszystkie momenty obserwacyj, które pozwalają z łatwością na wytworzenie obrazu, koniecznego do oceny danej kolonji, pod kątem widzenia naszych potrzeb gospodarczych i ludnościowych.

Następnie podaje autor stosowany system administracji kolonjalnej przez mocarstwa europejskie. Znajdujemy w tym zajmującym rozdziale książki niezmiernie ciekawe wskazówki dla zgodnego współżycia europejczyków z tubylcami.

Celem ożywienia książki autor umieszcza interesujące opisy, jak np. stanowisko kobiety (Czarna Pani) — opis polowań w Tanganice i t. p.

W książce umieścił autor liczne ilustracje, tabele statystyczne, mapki, ilustrujące istotny obraz tamtejszych stosunków i warunków, a przez to ułatwia lekturę tej cennej pracy. Szczery, entuzjastyczny styl tej książki trafia przyjemnie do duszy i rozumu każdego Polaka.

POETA DYNAMIKI

(*Czesław Jerzy Kączkowski: „Gon“*. Bibljoteka Gazety Literackiej, Tom V. — Skład Główny Gebethner i Wolff, Warszawa. Str. 40. Projekt okładki C. J. Kączkowskiego).

Bibljoteka Gazety Literackiej wydała tomik wierszy Czesława Jerzego Kączkowskiego p. t. „Gon“. Jest to debiut książkowy poety, który dotąd drukował swoje piękne wiersze tylko w pismach (m. in. także w „Młodym Lotniku“). Trzeba przyznać, że debiut Kączkowskiego wypadł bardzo szczęśliwie. Jego wiersze porywają swą dynamiką, rozpędem ruchu i jego mocą. Poprostu czuje się, że pisał je i w duszy przeżywał nietylko poeta, ale również sportowiec i lotnik.

Wiersz o locie w bezmiarze wszechświata jest bodaj najlepszy z całego zbioru i zresztą najcharakterystyczniejszy dla rodzaju twórczości poety, który rozporządza zdolnością nadzwyczaj plastycznego przedstawiania fantastycznych doznań na tle rzeczywistości.

Oto, jak „leci“ Kączkowski przez firmament:

...„Patrzą na mnie planet zimne obojętne oczy,
jak na obcego, zbędnego intruza:
aż gniew mi chmurę tumu myśli zamroczył,
i zawył w sercu rozpętaną burzą!...
Dopadłem wściekły do Wielkiego Wozu:
Gwiazdę Polarną
zawiesiłem na nim, jak latarnię
i, za brylantowy szarpnąwszy go dyszel,
pchnąłem z hukiem precz!... po Mlecznej Drodze!
aż Wszechświat zadygotał w niewysłownej zgrozie
i w pogwałconej krwią się oblał pysze“...

Nieco inny rodzaj stanowią wiersze p. t. „Trening ósemki“ i „Pojedynek“. W obu tych utworach głównym czynnikiem impresyjnym jest dobrze zastosowana onomatopeja i niezwykle wyraziście podchwycony rytm ruchu:

...„Naprzód!... wahnęły się ciała, jak przegibne młoty —
Łódź drgnęła, pchnięta w dynamiczny rozbieg —
skandowane tempo wbija się w żył sploty
i osada pracuje już, jak jeden człowiek!...
Wiosła grają w dul-kach, w dul-kach,
w dul-kach,
zgarniając szum fali, szum fali, szum fali,
siodełka grzmią na rol-kach, rol-kach,
rol-kach,
i rytm z rytmem, rytm z rytmem, rytm
z rytmem się scala — —“...

Niewątpliwie znajdą się krytycy (zawodowi krytycy), którzy postawią twórczości Kączkowskiego różne zarzuty. Może jeszcze niezupełne opanowanie formy, może zbytnią rozbieżność niektórych assonansów, może nadużywanie licentia poetica w formach językowych (Kączkowski pisze np. ...„gwiazd złotych gorejące bloki, *ni* olbrzymie przydrożne kamienie“..., zamiast: „*ni to* olbrzymie przydrożne kamienie), może wreszcie — pewną chropowatość, nie pozbawioną zresztą wdzięku.... Każdy jednak przyzna, że w osobie Kączkowskiego przybywa nowej poezji polskiej nie byle jaki talent.

Nawet tam, gdzie najłatwiej stać się banalnym i nienaturalnym, nawet wówczas, gdy autor stwarza pewnego rodzaju personifikację maszyny, wiersz jego jest prawdziwy, a jeśli zawiera patos, to patos szczery i męski. Oto, jak w ekspresji Kączkowskiego przedstawia się silnik lotniczy w wierszu „Na hamowni“:

„Lorraine-Dietrich czterystapięćdziesiąt koni
na hamownię przyszedł wprost z remontu
i gra—aż w uszach grzmi, huczy i dzwoni
huraganowy ogień wszystkich świata frontów!
Wsłuchany w serca jego rytm studzwonny, dzwonny,
w rur wydechowych zagląda mu nozdrza,
grę zaworów bada, karter gładzi dłońmi
i liczy iskier po cylindrach rozstrzał —
Skupiony, cichy wchodzi do kabiny
i okiem na zegarze mierzy puls gaźników,
jutro — może z pilotem w korkociągu zginie
złych olbrzymów pogromca i lekarz:
mechanik — — —“

Sądzę, że p. Kączkowskiemu należy życzyć tylko dalszego tak pomyślnego rozwoju talentu, jak to zapowiada pierwszy tom jego wierszy.

Janusz Meissner.

OBRONA PRZECIWLOTNICZA I PRZECIWGAZOWA

Filleborn Włodzimierz

ODKAŻANIE PLAM GAZÓW BOJOWYCH PARZĄCYCH

(ciąg dalszy)

Rozdział IV.

SPOSOBY ODKAŻANIA.

Domy drewniane, ulice brukowane kostką drzewną, parkany drewniane, podkłady kolejowe, słupy telegraficzne, pnie drzew, oraz sprzęt drewniany, jak tyki, tyczki, wozy, wózki i t. p.[1]) odkaża się nakładając na powierzchnię skażoną grubą warstwę papki wapna chlorowanego w ilości 1 kg. na 1 m^2, a następnie po upływie 20—30 minut warstwą nałożoną zmywamy wodą. W ten sposób niszczymy gaz bojowy parzący jedynie na samym wierzchu powierzchni skażonej. Chcąc zniszczyć gaz bojowy parzący, który przeniknął wgłąb tkanki drzewnej, czynność nakładania warstwy wapna chlorowanego powtarzamy kilkakrotnie.

Możemy również kilkakrotnie odkażać sprzęt i objekty drewniane przez dokładne zmywanie (szczotkowanie) powierzchni skażonej wodą (o ile możności gorącą) z domieszką 15%—25% mydła szarego.

Wnętrza budynków drewnianych odkażamy podobnie jak budynków murowanych.

Drzewo służące na opał, węgiel, koks, torf skażone, zużywamy do celów opałowych nie odkażając, z tem zastrzeżeniem, że paleniska winny być rozpalone materjałem palnym nieskażonym, a następnie dopiero po całkowitem rozpaleniu się ogniska dodawany być może materjał opałowy skażony. Obsługa przy tego rodzaju pracy winna posiadać bezwzględnie maski przeciwgazowe i rękawice ochronne.

Sprzęt metalowy, maszyny, parowozy, samochody, motocykle, rowery, wózki, części urządzeń wodociągowych, kanalizacyjnych i gazowych, przewody telegraficzne, telefoniczne i elektryczne i t. d.[2]) odkażamy przy pomocy takich rozpuszczalników, jak nafta, benzyna lub spirytus (czysty lub denaturat) w ten sposób, że części skażone zmywamy przy pomocy szmat maczanych w tych rozpuszczalnikach kilkakrotnie. Szmaty należy często, t. j. przed każdem nowem zamoczeniem w rozpuszczalniku, zmieniać. Szmaty te po użyciu należy zakopać, posypując wapnem chlorowanem lub spalić. Przed zmywaniem skażonych części metalowych należy z nich, o ile były natłuszczone, nadmiar tłuszczu zebrać kawałkiem drzewa. Po odkażeniu części metalowych należy je wytrzeć do sucha czystemi szmatami. Czynność zmywania części skażonych winna być przeprowadzona przez obsługę w masce i w rękawicach ochronnych.

[1]) „Wremiennaja instrukcija po degazaciji" 1931 par. 86.

A. Linnik i I. Hamilis. „Protiwowozdusznaja oborona nasielionnych punktow" 1932, str. 124.

Botwinnik. „Tiechnika i Taktika chimbor'by" 1932, str. 33—34.

[2]) Wremiennaje instrukcija po degazaciji" 1931, par. 96.

Tkaniny: lniane, bawełniane, wełniane, jedwabne jak sznury, liny, bielizna pościelowa, bielizna, plandeki, koce, ubrania, materace, poduszki, kołdry i t. p.[1]) o ile zostały zakażone parami iperytu, odkażamy przez kilkugodzinne wietrzenie (3—10 godzin, zależnie od pory roku).

O ile zostały zakażone iperytem w postaci cieczy (krople), należy odkażać je, piorąc w gorącej wodzie z domieszką 1% sody i 1% mydła szarego. Pranie takie odbywać się winno w naczyniach otwartych i na otwartem powietrzu przez czas nie krótszy od 1 godziny.

Ubrania wełniane wszelkiego rodzaju, koce, poduszki, materace i t. p. możemy odkażać w specjalnych dezynfektorach w temperaturze około 100 st. i pod ciśnieniem. Czas pobytu tych rzeczy w dezynfektorze wynosi około 15—30 minut.

Pozatem wyżej wymienione tkaniny wszelkiego rodzaju odkażać możemy przez t. zw. chlorowanie, t. j. umieszczenie sprzętu skażonego w specjalnych zbiornikach, wypełnionych chlorem. Koncentracja chloru nie większa, jak 1%. Czas odkażania 5—10 minut.

Naturalnie, że personel zajęty przy tego rodzaju odkażaniu winien być zaopatrzony w maski i rękawice ochronne, a o ile możności w całe ubrania ochronne.

Odkażanie skór wszelkiego rodzaju, jak: obuwie, skóry wyprawne i surowe, pasy, części skórzane różnego rodzaju sprzętu itp.[2]) jest bardzo trudne ze względu na łatwość, z jaką gazy bojowe parzące przenikają w głąb skóry i na trudność zniszczenia ich po przeniknięciu. Odkażanie odbywa się w ten sposób, że przedewszystkiem skórę oczyszczamy z brudu (obuwie z błota) a następnie zanurzamy na parę minut w papkę wapna chlorowanego lub w suche wapno chlorowane, dobrze wcierając je szczotką. Następnie zmywamy czystą wodą, najlepiej ciepłą, wycieramy do sucha i smarujemy smarem konserwującym lub w braku tego naftą.

Odkażanie masek przeciwgazowych.[3])

Maski przeciwgazowe o ile zostały skażone parę iperytu, odkażamy wietrząc przez czas od 3—10 godzin, zależnie od pory roku.

[1]) Wremiennaje instrukcija po degazaciji" 1931, par. 103—104.

A. Linnik i I. Hamilis „Protiwowozdusznaja oborona nasielionnych punktow" 1932, str. 125.

Parisot et Ardisan „La protection contre le danger aerien" str. 126.

Fiszman „Wojenno chimiczieskoje dieło" str. 276.

„Ziviler Luftschutz" III. E. 43, str. 8.

[2]) Fiszman „Wojenno chimiczieskoje dieło" str. 277.

[3]) [4]) Parisot et Ardisan. „La protection contre le danger aerien", str. 126.

„Pamiatka krasnoarmiejcu o wojenno chimiczieskim imuszczestwie" str. 22.

Maski skażone ciekłym iperytem są niezdatne do natychmiastowego użycia i należy je odesłać do składów centralnych w opakowaniu uszczelnionem (papier parafinowy, tkanina impregnowana) celem odkażenia specjalnego.

Ubrania ochronne przeciwiperytowe[4]) odkażamy w następujący sposób: po powrocie z terenów skażonych, należy przedewszystkiem dokładnie wytrzeć suchem wapnem chlorowanem podeszwy obuwia ochronnego. Następnie nabierając wapna chlorowanego rękami wetrzeć je w ubranie od kostek aż do pasa, zwracając uwagę na zgięcia pod kolanami, pachwiny i tył. Podobnie wcieramy wapno chlorowane w rękawy, aż powyżej łokci.

Po tego rodzaju odkażeniu całe ubranie opryskujemy roztworem wapna chlorowanego 1x5, a następnie zmywamy całe ubranie czystą wodą, nalepiej ciepłą, kilkakrotnie, obficie, uważając, by zmyć zupełnie pozostałe na ubraniu ślady wapna chlorowanego. Następnie wietrzyć 2—3 godziny.

Odkażanie paszy, żywności, wody, ludzi i zwierząt stanowi specjalny dział, opracowywany przez lekarzy specjalistów i dlatego poruszać go tu nie będę.

Mjr. Kobielski Ireneusz

Niebezpieczeństwo lotnicze oraz obrona przeciwlotnicza małych i dużych objektów wrażliwych

(ciąg dalszy)

Rozdział IV.

CECHY OGÓLNE NIEBEZPIECZEŃSTWA LOTNICZEGO.

Krótkie studjum, jakie było przeprowadzone wyżej nad lotnictwem i jego środkami działania, pozwoli nam określić główne charakterystyczne cechy niebezpieczeństwa lotniczego.

Pierwszą taką cechą jest możność przenikania samolotów z wielką szybkością (około 200 km. na godzinę) wgłąb kraju, uderzając błyskawicznemi ciosami i to tem cięższemi, że niespodziewanemi. Jest to szczególnie groźne na początku działań wojennych, gdyż stawia ludność cywilną w obliczu bezpośredniego niebezpieczeństwa i to mimo istnienia wszystkich oddziałów wojska lądowego i morskiego, mimo wszelkich przeszkód i umocnień. Ponadto lotnictwo może działać poprostu samą tylko groźbą napadu, nieustannie wiszącą nad miastami i ośrodkami przemysłowemi. Skrępuje to znacznie życie kraju i powiększy napięcie nerwowe ludności, złamie jej siłę moralną i przyśpieszy wyczerpanie.

Dzisiejszy zasięg samolotów jest tak znaczny, że niema takiego zakątka Polski, który nie mógłby być narażony na działanie lotnictwa nieprzyjacielskiego.

Drugą cechą niebezpieczeństwa lotniczego jest różnorodność jego środków działania. każdy z tych środków nawet z osobna wzięty, już jest groźny, a połączone ze sobą i celowo zastosowane, będą się wzajemnie uzupełniały i mogą osiągnąć piorunujące skutki, paraliżując życie kraju, czyniąc go niezdolnym do obrony i to wtedy, kiedy wszystkie siły kraju powinny być skierowane do odparcia najazdu wroga.

Niektórzy specjaliści wojskowi są zdania, że skutki napadów lotniczych mogą mieć znaczenie decydujące, szczególnie w tym wyppadku, jeżeli do znanych środków niszczących dołączone zostaną nowe, przeciwko którym nie jest się zabezpieczonym.

Trzecią cechą niebezpieczeństwa lotniczego jest zupełna swoboda wyboru celu napadu. Od chwili startu samoloty mogą skierować swój atak tam, gdzie zechcą przyjmując nawet, że obrona wie, jaki jest cel napadu w danej chwili — niejednokrotnie może być już zapóźno. W punkcie atakowanym mogą być tylko te środki obrony, które tam się już znajdują gdyż nigdy nie zdąży się sprowadzić tam nowych środków, ażeby napad odeprzeć. Z tego też powodu samoloty nieprzyjacielskie zawsze mają możność natarcia na słabo bronione punkty, ponieważ żadne państwo nie jest w stanie zgrupować tak wielkiej ilości środków obrony przeciwlotniczej, aby móc obronić wszystkie swoje wrażliwe objekty. Lecz pomimo wszystko obrona przed napadami z powietrza jest możliwa i trzeba, aby była jak najstaranniej zorganizowana. Jest to praca nieodzowna, gdyż od jej przygotowania zależał będzie wynik prowadzonej wojny a więc i przyszłość kraju.

(c. d. n.)

KRONIKA O. P. L. G.

FRANCJA.

Organizacje przysposobienia wojskowego kobiet.

Udział kobiet w organizacjach, mających na celu ogronę kraju, a w szczególności obronę przeciwlotniczo-gazową, zwiększa się z każdym dniem. Przygotowaniem i wyszkoleniem kobiet w o. p. l. g. zajmują się głównie dwie organizacje: Narodowy Związek wdów po oficerach (L'Association Nationale des Veuves d'Officiers), którego honorową prezeską jest wdowa po marszałku Fochu, oraz Pomocnice Obowiązku Narodowego (Assistantes du Devoir National). Ta ostatnia organizacja znajduje się pod kierownictwem p. Rodillon, która jednocześnie jest prezeską Narodowego Związku Wdów po Oficerach.

Praca wyszkoleniowa w obu organizacjach posuwa się szybko naprzód, dowodem czego jest utworzenie 72 kół miejscowych. Wyszkolone drużyny kobiece brały udział w organizowanych w r. 1932 nalotach lotniczych. Sprawność tych drużyn i samozoparcie, z jakiem pełniły one służbę, wywołała podziw władz wojskowych i gratulacje ze strony marszałka Petain'a.

Centrala organizacji Pomocnic Obowiązku Narodowego znajduje się w Paryżu 17 Avenue de l'Opera.



Zadymianie objektu przemysłowego w celu ukrycia go przed obserwacją lotnika.

Obrona przeciwlotnicza Tulonu.

Port w Tulonie został ostatnio zaopatrzony gęstą siecią nowocześnie zainstalowanych balonów zaporowych. Dokonane próby wykazały, że przedarcie się przez tę sieć jest bardzo trudne. Balony zaporowe znajdują się na wysokości 4000 m.

Niezależnie od tego port został wyposażony w podziemne stanowiska dla bateryj dział artylerji przeciwlotniczej.

NIEMCY.

Pokrowiec z azbestu na aparaty tlenowe.

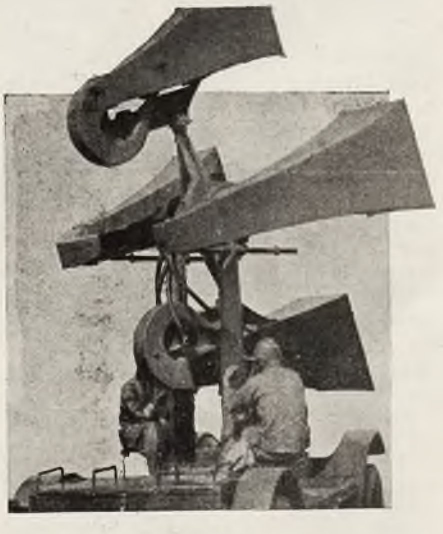
Aparaty tlenowe nagrzewają się bardzo szybko, zwłaszcza podczas użycia ich przy gaszeniu pożarów. Powoduje to znaczne utrudnienie oddychania i szybkie zmęczenie człowieka, używającego aparatu.

Celem uniknięcia tych niedogodności zaopatrzono ostatnio w Niemczech aparaty tlenowe w pokrowce azbestowe, które chronią je przed nadmiernem nagrzewaniem się. Do pokrowca dołączony jest azbestowy kaptur, ochraniający głowę przed oparzeniem od spadających głowni.

JUGOSŁAWJA.

Transport pocisków gazowych.

Kroacka Agencja Prasowa „Gric" podaje, że w miesiącu lutym, b. r. zostały wyładowane w różnych portach Dalmacji znaczne ilości gazów bojowych. Ładunki nadeszły drogą morską. W Gravozie (Grus) został wyładowany transport pocisków artyleryjskich, napełnionych gazami duszącemi. O wielkości tego ostatniego transportu świadczy fakt, że wyładowanie go trwało kilka dni.



Niemiecki aparat podsłuchowy wraz z obsługą.

KONKURS

MODELI LATAJĄCYCH WODNOSAMOLOTÓW

organizowany przez „LOT POLSKI"

O PUHAR PRZECHODNI im. inż. pułk. K. MEYERA

odbędzie się w dniu 4 czerwca 1933 r. w Warszawie

Zgłoszenia piśmienne przyjmuje do dnia 1 czerwca r. b.
redakcja „Lotu Polskiego" Warszawa, ul. Wierzbowa 9.

Miejsce odbycia się konkursu zostanie w swoim czasie ogłoszone.
Informacyj w sprawach konkursu udziela redakcja „Lotu Polskiego"

Regulamin konkursu modeli latających wodnosamolotów

1) Konkurs dotyczy jedynie modeli latających — wodnosamolotów.

2) Udział w konkursie mogą brać amatorzy i zawodowcy w dwóch oddzielnych grupach. Do grupy zawodowców zalicza się tylko tych modelarzy, którzy z racji swych prac w zakresie modelarstwa otrzymują wynagrodzenie. Do grupy amatorów wchodzą zarówno starsi jak i młodsi modelarze (uczniowie), zajmujący się modelarstwem z amatorstwa.

3) Zawodowcy muszą posiadać modele własnej konstrukcji. Wszelkie kopje modeli krajowych czy też zagranicznych nie będą do konkursu dopuszczone.

4) Każdy model powinien posiadać na widocznem miejscu 9 cm² powierzchni do umieszczenia stempla Jury i kolejnego numeru startu.

5) Każdy z uczestników może demonstrować modele wykonane tylko przez siebie w ilości dowolnej.

6) Modele dzielą się na dwie klasy:
A) — kadłubowe,
B) — dowolne.

Klasa A — *Modele kadłubowe* — Do tej klasy będą zaliczone modele z kadłubem względnie o kadłubie-pływaku całkowicie krytym, o przekroju minimalnym 2,5% powierzchni skrzydeł, wyrażonym w cm². Modele o jednym centralnym pływaku z gumą, umieszczoną na zewnątrz, będą mogły być zaliczone do kadłubowych, o ile długość gumy nie będzie większa od długości pływaka.

Klasa B — *Modele dowolne* — Do tej klasy zaliczone będą modele dowolnych rozmiarów i kształtów.

7) Modele biorące udział w konkursie muszą być pędzone gumą.

8) Modele startujące w klasie A nie mogą startować w klasie B.

9) Modele kl. A i B muszą być zaopatrzone w pływaki, pozwalające im na start z wody.

10) Każdy model kl. A i B winien wykonać 3 loty startując z wody, przyczem popychanie modelu jest niedozwolone.

11) Modele kl. A i B współzawodniczą o zdobycie największej ilości punktów, uzyskanej za czas lotu. Punkty oblicza się według wzoru 10T, gdzie T oznacza czas mierzony w sekundach ze ścisłością do ⅕ sek.

12) Modele kl. A i B dodatkowo otrzymują za każde poprawne wodowanie (bez wywrócenia) 33% ogólnej ilości uzyskanych punktów.

13) Przy obliczaniu punktów dla modeli kl. A i B będzie brany pod uwagę najlepszy lot.

14) W razie uzyskania jednakowej liczby punktów przez dwa modele w kl. A i B — pierwszeństwo mają modele lepiej wykonane.

15) Mylny start będzie anulowany.

16) Każda klasa przewiduje po dwie nagrody w postaci cennych przedmiotów dla grupy amatorów, a po jednej pieniężnej dla zawodowców.

17) Nagrody będą przyznawane bez względu na ilość zgłoszonych modeli w każdej klasie, o ile tylko osiągną minimum: dla zawodowców czas lotu 10 sek., dla amatorów — 5 sek. po oderwaniu się od wody.

18) Puhar im. inż. płk. K. Meyera będzie przyznany temu zawodnikowi, który osiągnie swoim modelem najdłuższy dystans lotu przy starcie z wody z poprawnem wodowaniem bez wywrócenia się modelu.

Puhar powyższy jest nagrodą przechodnią 2-krotnie kolejno zdobywaną, lub 3-krotnie nie kolejno.

19) O przerwaniu zawodów może decydować jedynie Jury, jednakże zawodnicy mogą wystąpić z wnioskiem o czasowe przerwanie zawodów lub odroczenie konkursu na skutek wyjątkowo niepomyślnych warunków atmosferycznych.

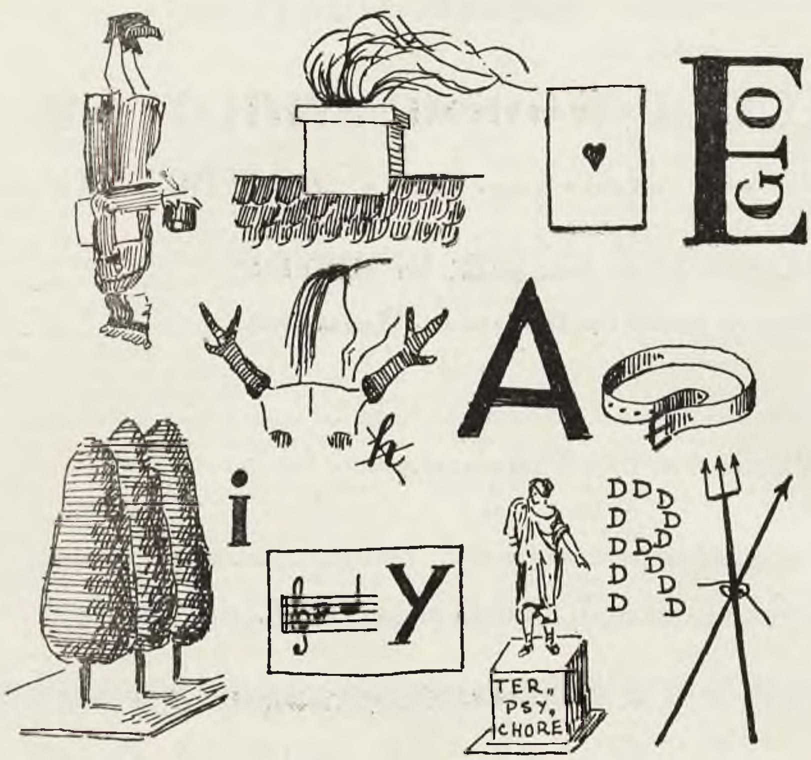
20) Każdy zawodnik może wnieść reklamacje do Jury najdalej w 15 minut po ogłoszeniu zakończenia konkursu.

21) Wszelkie reklamacje rozstrzyga ostatecznie Jury, do którego należy całkowicie kwalifikacja wyników zawodów.

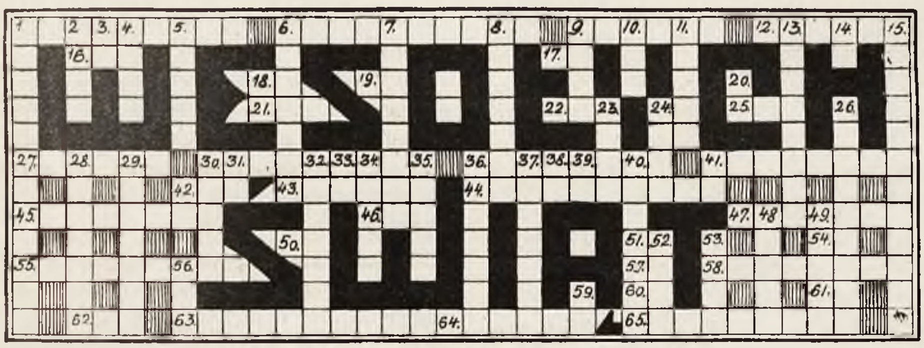
22) Na konkursie pozaregulaminowo mogą być demonstrowane modele różnego rodzaju napędzie, które, o ile Jury uzna za stosowne, otrzymują wyróżnienie.

DZIAŁ ROZRYWEK UMYSŁOWYCH

I. REBUS.



II. KRZYŻÓWKA.



Znaczenie wyrazów. Pionowo: 16 zaimek; 18 posiada; 19 litera grecka; 21 gniew w jęz. m.; 22 termin szachowy; 24 ten w jęz. m.; 25 utwór poet.; 42 pierwiastek chem.; 43 niedokrwistość; 44 nieprawidłowo; 45 miasto w Polsce; 46 pierwiastek chem.; 47 maszkara; 50 litera fon.; 51 miara powierzchni; 54 litera fon.; 55 cierpiący nerwowo; 57 lit. fon.; 58 przełożony klasztoru; 60 rzeka w Azji; 61 litera fon.; 6 niedobry; 63 pobłażanie; 64 kraj w Ameryce połudn.

Wyrazy poziome od 1—12, od 27—41 i 65 dają rozwiązanie.

Pionowo: 1 opublikowanie np. w gazecie; 2 pisarz franc.; 3 zaimek wsp.; 4 ptak; 5 imię męskie; 6 zagadka; 7 imię żeńskie; 8 miejsce zwycięstwa het. Tarnowskiego; 9 napój; 10 drzewo szpilk.; 11 uroda; 13 ozdoba; 14 litera gr.; 15 prasa; 18 nuta; 20 nuta; 23 miara ciężaru; 24 Wyżyna w Azji; 26 rodzaj dawnej spódnicy; 28 artysta muzyk; 29 odgłosy burzy; 30 miejsce rozpoczęcia biegu; 31 litera fon.; 32 moc, siła; 33 litera fon.; 34 szarówka inaczej, 35 ta sama w jęz. m.; 36 zasłona u okien; 37 miasto w Hiszpanji; 38 dwie spółgł.; 39 litera fon.; 40 wpaść, wśliznąć się w jęz. m.; 41 litera fon.; 42 zaimek wsp.; 48 obraz w jęz. m. wsp.; 49 czaty, placówka II przyp. l. mn.; 52 uczony żydowski; 53 ulżenie wsp.; 56 część dramatu; 59 zaimek wsp.

III. SZARADA.

Tradycyjnym zwyczajem
Podzielmy się jajem.
W *pierwszej* — *piątej* przy okrągłym stole
Będzie pieczone prosie,
Sześć, siedem, osiem w sosie,
Barszcz z uszkami na dobrym rosole.
Bo chociaż kryzys szaleje,
Niechaj się każdy dziś śmieje.
Bo gdy wszystko spadło na łeb na szyję,
Spadły również *dwa, cztery*
Na *jeden, dwa, trzy, cztery.*
Gdy się musi — to jakoś się żyje.
Bacz *siedem, cztery, trzy wspak*
(Bo to niedobry znak).
Nie był po uczcie w kolorze,
Bo ci nikt nie uwierzy,
Że to od dwóch talerzy
Barszczu, takie biją zeń zorze.

IV. ZADANIE KONIKOWE.

				RZU				
ŚMIE	TWĄ	TNI	DNIE	CO	KLI	ROZ	PO	O
	A	SZY	KU	I	ŁU	BRA	WYM	
	SZNYM	ŁA	KIEM	MRU	KIEM	W	WIEK	
	KIŁM	ZA	CZŁEK	DEM	PY	DZIA	GŁÓW	
	KO	SIE	U	NA	I	KI	SZNY	
	DNIA	ZRA	MYM	LUDZ	PA	PÓŁ	DEM	

Podane sylaby połączyć skokiem konika szachowego i odczytać rozwiązanie.

V. SZARADA.

Hej moi wierni *Pierwszy Siódmy* do ludzi gada
Niedobrze gdy wami rządzi brzydka zwada
Miło i *Czwarte - ósme - ło* jest w ognisku zgodnem
Nikt nie marznie z zimna, nie zostanie głodnym,
Jan ongiś *Pierwszy - Drugi - Piąty,* co go myszy zjadły
Zginiecie i wy bez małżeńskiej stadły.
Ten *Trzecie* ma za życia wierzcie
Kto mówi, co nie nasze to nie rusz, nie bierzcie.
W *Raz - Czwartem* czoła pracuj na dom i na strawę,
Na ziemniaczek, groch, kapustę i kawę.
Już *Siódmy - Szósty - Piąty* Polak dobry
Nawoływał stale — żyjcie w zgodzie,
I Skarga — walczył o to trwale.
Przytem nie zapominajcie, radzę, dobrzy ludzie,
I o *Całości* — by się kiedyś nie zemściło
Na całej ludzkości. —
Już *Pierwsze - pół Trzeciego* skończyć
Tej szarady wierszy
Ciekawym kto będzie z rozwiązaniem pierwszy.

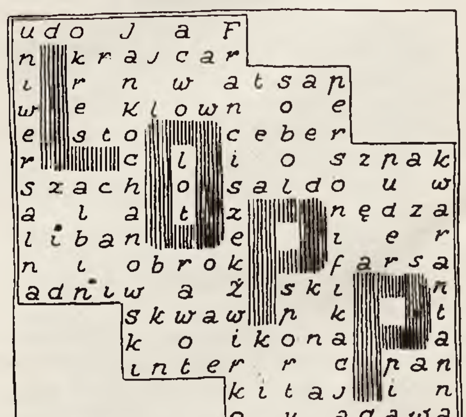
Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem Redakcji (dział rozrywek umysłowych) do dnia 10 maja.

Rozwiązanie zadań z Nr. 3 „Lotu Polskiego"

I. REBUSIKI.

PoLak
ZarObek
ZaTor
KaNar
NapIwek
NaKaz

II. KRZYŻÓWKA.



III. ZADANIE KONIKOWE.

„Bez silnego lotnictwa nie może Polska istnieć".

Swiadome kłamstwa lotniczki angielskiej

Poniżej zamieszczamy w tłumaczeniu polskiem wyciąg z artykułu p. Amy Mollison (Johnson) i protest, jaki w związku z tym artykułem złożył Aeroklub Rzplitej Polskiej klubowi angielskiemu.

Dla orjentacji zaznaczamy, że odpis listu Aeroklubu Rzplitej przesłany został:

w języku angielskim *do ambasady angielskiej w Warszawie, naszej ambasady w Londynie i redakcji „Sunday Dispatch“,*

w języku francuskim *do Sekretarza Generalnego F. A. I.,*

w języku polskim *do gazet polskich, które opublikowały artykuł p. Mollison w całości lub częściowo („Dziennik Bydg.“, „Express Poranny“, „Il. K. C.“, „Gazeta Polska“).*

Słynna lotniczka angielska, Amy Mollison, pomieszcza w londyńskiej niedzielnej gazecie „Sunday Dispatch“ z dnia 22 stycznia 1933 r. artykuł p. t. „Moja najgorsza przygoda“ w którym, pomiędzy innemi przygodami, mianowicie u brzegów Anglji, w Rosji, Japonji i Australji, opisuje swe lądowanie w Polsce, w okolicy Ciechanowa, w zimie 1931 r. następującemi słowami:

„NIEBEZPIECZNE CHWILE W LESIE“.

PRZYMUSOWE LĄDOWANIE.

„Daleko bardziej zastraszającemi były zdarzenia, wynikłe z mego przymusowego lądowania w Polsce podczas mojego przelotu do Rosji. W posępnem pustkowiu doznałam groźby, której nigdy przedtem ani potem nie doświadczałam. Był to jedyny wypadek w mojem życiu, gdy bałam się człowieka.

Przeleciawszy ponad górami Harcu, starałam się dotrzeć do Wisły. Podemną roztaczała się kraina gęstych lasów i pól śniegiem pokrytych, które zacierały granice. Długo leciałam ponad lasami wytężając oczy i szukając rzeki, lecz nie mogłam jej spostrzec. W międzyczasie krótki dzień zimowy się skończył i byłam zagubioną gdzieś w Polsce.

Podczas zgęszczającego się mroku zauważyłam polanę w lesie i postanowiłam na niej lądować. Gleba pod śniegiem była bardzo nierówna i moja maszyna się wywróciła. Poczułam się jak w bajce Grimma. Dookoła mnie był wielki las i czekałam, spodziewając się pojawienia tradycyjnego smolarza.

Ktoś zjawił się rzeczywiście. Kilkunastu chłopów wybiegło z nędznych domków, które wydawały mi się szałasami w lesie. Sami mężczyźni, żaden z nich nie umiał po angielsku oprócz jednego, który nauczył się kilku zdań w Ameryce.

OCALENIE.

Domyśliłam się, że znajduję się na odludziu, bez kolei, telefonu, telegrafu lub jakiegokolwiek szybkiego środka komunikacji ze światem.

Polak-amerykanin, największy z gromady, był brudnym, brodatym, złowrogo wyglądającym mężczyzną, spozierającym na mnie chciwymi oczyma. Gestykulował w grożący sposób i powtarzał słowo „pieniędzy“.

Miałam przy sobie 50 funtów szterlingów w złocie i dałam mu złotą monetę. Jakbym teraz jeszcze widziała zaiskrzone jego oczy, gdy chwycił pieniądz. Przemówił parę słów do innych, którzy podnieśli moją maszynę. Niebawem zjawiły się sanki zaprzężone w konie, aby odwieźć mnie do najbliższego miasta. Wsiadłam do sanek i ruszyliśmy. Na krańcu lasu stała samotna chata.

Właśnie, gdyśmy koło niej przejeżdżali, groźny brutal, który żądał pieniędzy, wyskoczył z sanek, zatrzymał woźnicę i ciągnąc mnie za ramię próbował ściągnąć mnie z sanek do chaty.

Życie moje częstokrotnie wisiało na włosku, lecz nigdy ani przedtem, ani potem nie poczułam takiego przerażenia, jak w chwili, gdy walczyłam z tem bydlęciem na tych polach śniegiem pokrytych, daleko od wszelkiej pomocy.

Zdołałam mu się wyrwać i aby go przejednać ofiarowałam mu papierosa. Podczas, gdy go zapalał dałam drugą sztukę złota woźnicy, nagląc go zapamiętale do pośpiechu.

Wziął pieniądz, pognał konie batem i z brzękiem dzwonków popędziliśmy naprzód, pozostawiając brutala krzyczącego i klnącego w ciemnościach.

Gdy po trzech godzinach jazdy przybyliśmy do najbliższego miasta, mającego nazwę niemożliwą do wymówienia, byłam skostniająą od zimna, bo miałam na sobie jedyną moją zieloną kurtkę lotniczą bez futra.

Gdy nareszcie udało mi się zatelefonować do Brytyjskiej Ambasady w Warszawie — odległej o stopięćdziesiąt mil angielskich — dowiedziałam się, że Wisła jest całkiem zamarznięta.

To było przyczyną, że jej nie dostrzegłam.

*

Do Pana Starosty

w Makowie

woj. warszawskie

Odpis.

British Military Attaché

Warsaw

d. 20.I.1931 r.

Szanowny Panie.

P. Amy Johnson poleciła mi przesłać Sz. Panu zł. 200 z prośbą, aby Pan zechciał łaskawie rozdać tę sumę pomiędzy osoby, które tak uprzejmie dopomogły jej, kiedy wylądowała w Amelinie.

O ile Sz. Pan uważa za stosowne, p. Johnson proponuje, aby powożący wozu i bryczki, którzy przewozili ją z Amelina do Krasnosielca (trzykrotnie) otrzymali zł. 60 — aby nauczycielka szkoły w Amelinie otrzymała część sumy i aby policjanci, którzy pilnowali samolotu otrzymali 100 zł.

Jednakże p. Johnson pozostawia całkowicie do Pańskiego uznania rozdanie pieniędzy pomiędzy osoby, które jej tak uprzejmie dopomogły.

Z poważaniem

(—) *K. J. Martin*
Podpułkownik Szt. Gen.
Attache Wojskowy Angielski

Odpis.

THE ROYAL AERO-CLUB OF THE UNITED-KINGDOM
LONDON

Panowie!

Dnia 22.I b. r. ukazał się w tygodniku angielskim „Sunday Dispatch“ artykuł pióra p. Amy Mollison (Johnson) p. t. „My worst adventure Perilons hour in a forest“. — Część tego artykułu, którą załączamy w odpisie, poświęcona jest przymusowemu lądowaniu lotniczki w Polsce w styczniu 1931 r.

Lotniczka w tej części artykułu twierdzi, że została napadnięta, że była narażona na poważne niebezpieczeństwo i że tylko dzięki szczęśliwemu zbiegowi okoliczności zdołała wyjść cało z tej opresji.

Na podstawie szczegółowo przeprowadzonego przez organa policyjne śledztwa, w czasie którego przesłuchano wszystkie prawie osoby, z któremi zetknęła się p. Amy Mollison we wsi Amelinie i w Krasnosielcu, mamy zaszczyt podać do wiadomości Panów, że informacje zawarte w tym artykule, nie odpowiadają prawdzie.

A mianowicie:

1) Jedną z pierwszych osób, z którą zetknęła się p. Amy Mollison na kilka minut po wylądowaniu, była nauczycielka szkoły w Amelinie. Twierdzenie więc, że byli sami mężczyźni, nie odpowiada prawdzie. O nauczycielce tej wspomina również list p. attaché wojskowego Ambasady Angielskiej w Warszawie z dn. 20 stycznia 1931 r. adresowany do p. Starosty w Makowie. Odpis tego listu załączamy.

2) Miejsce, w którem nastąpiło lądowanie, jak to wynika z załączonego wycinka mapy, bynajmniej nie jest otoczone lasami.

3) Jedynym po angielsku mówiącym człowiekiem, z którym we wsi Amelin zetknęła się p. Amy Mollison, był p. Ambroziak, sołtys, osoba ciesząca się jak najlepszą opinją. P. Ambroziak nie nosi i nie nosił nigdy brody. Ofiarowanie p. Ambroziakowi dobrowolnie przez p. Mollison pieniądze dla wystawionego przy samolocie wartownika, tenże nie przyjął. Fakt ten potwierdza wyżej wspomniana nauczycielka, obecna przy tej rozmowie.

4) Całą drogę z Amelina do Krasnosielca lotniczka odbyła jedynie w towarzystwie woźnicy, wybranego przez wyżej wspomnianą nauczycielkę, bez zatrzymywania się i bez jakichkolwiek incydentów po drodze.

5) Drogę odbyła p. Mollison wozem, a nie saniami, i trwała ona niecałe 1½ godziny, a nie 3 godziny.

Te napozór drobne szczegóły, jak również szczegóły podane w punktach poprzednich, są specjalnie charakterystycznemi dowodami na to, że pamięć lotniczki, bądź pod wpływem zdenerwowania po niefortunnem lądowaniu, bądź też pod wpływem licznych późniejszych lotów i upływie czasu, silnie zawodzi.

6) *P. Amy Mollison o opisanym w wspomnianym artykule rzekomem zajściu*

nie zakomunikowała nic, ani przedstawicielowi policji, z którym zetknęła się po przyjeździe do Krasnosielca, ani przedstawicielom władz lotniczych, ani naszemu Klubowi po przybyciu do Warszawy. O ile nam wiadomo, o zajściu tem nie zakomunikowała również w Ambasadzie Angielskiej w Warszawie.

7) P. Amy Mollison za pośrednictwem ówczesnego attaché wojsk. p. płk. Martin'a (obecnie przebywa w Anglji) przekazała p. staroście w Makowie, do którego to starostwa należy wieś Amelin, sumę 200 zł. przeznaczoną dla rozdania „pomiędzy osoby, które tak uprzejmie dopomogły jej kiedy wylądowała w Amelinie". Odpis tego listu załączamy.

Tyle strona faktyczna. Sprawa ta ma jednak i stronę moralną.

1) P. Amy Mollison w czasie swej bytności w Polsce, była gościem lotnictwa polskiego. Koszty związane z naprawą samolotu, uszkodzonego przy lądowaniu dość znacznie, sprowadzeniem samolotu do Warszawy, przez pilota polskiego, pomocą przy drugiem przymusowem lądowaniu w drodze powrotnej, były pokryte z funduszów lotnictwa polskiego.

2) Całe społeczeństwo polskie z sferami lotniczemi na czele, w sposób nadzwyczaj serdeczny przyjęło lotniczkę, o czem najlepiej świadczą bardzo liczne i przychylne wzmianki w całej prasie polskiej. O tem serdecznem przyjęciu najwymowniej świadczy np. fakt, że urzędnik pocztowy w Krasnosielcu, z własnej inicjatywy, mimo, że Urząd pocztowy w tej miejscowości czynny jest tylko do godz. 18-ej, umożliwił w godzinach wieczornych dwukrotnie telefoniczne skomunikowanie się lotniczki z Ambasadą Angielską w Warszawie.

3) O bezinteresowności ludności wsi Amelin najlepiej mówi uchwała Rady Gminnej, która to Rada przekazane jej 200 zł. nie rozdzieliła między poszczególne osoby, a natomiast za 150 zł. ustawiła na miejscu przymusowego lądowania krzyż, a 50 zł. przeznaczyła na bibljotekę.

4) Ambasada Angielska w Warszawie wystosowała pisemne podziękowanie do władz państwowych polskich i sfer lotniczych, za serdeczne przyjęcie i zaopiekowanie się lotniczką, a ś. p. ks. Sereiko„ z którego gościny korzystała p. Mollison w Krasnosielcu, był specjalnie podejmowany przez J. E. Ambasadora Erskine'a.

5) P. Amy Mollison za pośrednictwem Ambasady, również wystosowała szereg pisemnych podziękowań, m. in. do prezesa Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, dyrektora Polskich Linij Lotniczych „Lot", Aeroklubu Warszawskiego i t. p. Ojciec p. Mollison z okazji pisania listu o charakterze handlowym, skierowanym do jednej z firm polskich, specjalnie zaznaczył o serdecznem przyjęciu, jakiego p. Mollison doznała w Polsce.

Na podstawie powyższych danych mamy zaszczyt stwierdzić, że wiadomości, podane w artykule p. Amy Mollison niezgodne są z prawdą, przyczem uderza to, że ze swemi rewelacjami p. Amy Mollison występuje po upływie zgórą dwóch lat.

Musimy przytem podkreślić, że podanie do wiadomości publicznej przez p. Mollison z jej pobytu w Polsce tylko jednego epizodu i to nieprawdziwego, a przemilczenie tej wielkiej serdeczności i życzliwości, z jaką się na każdym kroku spotykała, jest zdaniem naszem świadomem wprowadzeniem w błąd opinji publicznej angielskiej, będąc równocześnie czynem wysoce nielojalnym wobec kraju, z którego gościny korzystała.

Dążąc do utrzymania nadal jak najlepszych i serdecznych stosunków, istniejących dotąd między lotnikami sportowymi naszych dwóch krajów i naszemi Klubami, musimy się w imieniu polskiego lotnictwa sportowego na tej drodze jak najbardziej stanowczo zastrzec przeciwko rozsiewaniu tak tendencyjnych, a nasz kraj wysoce krzywdzących wiadomości, tem bardziej, że pochodzą one ze strony lotniczki o sławie światowej.

Zechcą Panowie przyjąć zapewnienie naszego prawdziwego szacunku.

AEROKLUB R. P.

(—) *Kwieciński.* (—) *Filipowicz.*

Uwaga: 1) Do oryginału skierowanego do Aeroklubu Angielskiego załączona była mapka, oznaczająca miejsce lądowania i drogę z Amelina do Krasnosielca.

2) Miejsca podkreślone w artykule p. Mollison były w oryginale wydrukowane tłustym drukiem.

ODPOWIEDZI REDAKCJI

WP. Leon Majewski, Łęczyca, ul. Krystynów 9 (dla Ant. Majewskiego).

W odpowiedzi na list Pana z dn. 14.III r. b. Redakcja „Lotu Polskiego" komunikuje, że materjały potrzebne do budowy modeli można nabyć w Składnicy L.O.P.P. w Warszawie, ul. Wierzbowa 9, za zaliczeniem pocztowem. Koszt materjału na zapytywany model wyniesie około 10 zł. — Materjał jest w stanie surowym, a gotowych części do składania modeli niema.

WPan Jan Runiewicz, prezes Kółka Lotniczego — Tarnopol, I gimnazjum.

W odpowiedzi na list WPana Redakcja „Lotu Polskiego" komunikuje, że regulamin i warunki udziału w Ogólnokrajowym Konkursie modeli latających będą ogłoszone w swoim czasie (maj—czerwiec) w „Locie Polskim", jak również będzie mógł Pana poinformować w powyższej sprawie Komitet Wojew. L. O. P. P. Co do urządzania konkursów modeli latających powinien Pana poinformować i dopomóc Komitet Wojewódzki względnie może się Pan wzorować na dotychczasowych regulaminach konkursów modeli latających.

W sprawie otrzymania plakatów lub książek, należy się zwrócić przedewszystkiem do odnośnego Komitetu Wojew. L. O. P. P. W żadnym wypadku Komitet Stołeczny w Warszawie udzielić Panu pomocy nie może. Specjalnych odznak instruktorskich i modelarskich niema; powyższe odznaki projektowane są narazie tylko na terenie Komitetu Lwowskiego, do którego w tym wypadku należy się zwrócić. Odznaki członkowskie L. O. P. P. również otrzyma Pan w Komitecie Woj.

Prócz wymienionych w liście Pana czasopism lotniczych, żadne inne w Polsce nie wychodzą.

Życzymy Panu jak najlepszych rezultatów w podjętej pracy.

WPan H. Śniady — Pabjanice, ul. Kopernika 13.

W odpowiedzi na list WPana Redakcja „Lotu Polskiego" komunikuje, że nie może podać adresu firmy, któraby mogła dostarczyć silniki, o które Pan zapytuje, przyczem namienia, że tego rodzaju silniki wyszły już całkowicie z użycia i nie mają obecnie praktycznego zastosowania, głównie dlatego, że czas ich działania sięga zaledwie powyżej 1 min. Natomiast, jak wykazały ostatnie konkursy, modele pędzone gumą utrzymują się w powietrzu daleko dłużej.

Warunki udziału w konkursie wodnosamolotów znajdzie Pan w numerze kwietniowym „Lotu Polskiego". Co się zaś tyczy Ogólnokrajowego Konkursu modeli latających, udział w nim możliwy jest jedynie przez wydelegowanie Pana przez odnośny Komitet Wojew. Regulamin Ogólnokrajowego konkursu modeli lat. będzie ogłoszony w swoim czasie (maj—czerwiec) w „Locie Polskim", jak również powiadomiony będzie o tem Komitet Wojewódzki.

WPan Z. Gołaszewski — Radom, ul. Piaski 36.

W odpowiedzi na list WPana Redakcja „Lotu Polskiego" komunikuje, że materjały, o które Pan zapytuje, jak papier japoński i balsa są do nabycia w Składnicy L. O. P. P. w Warszawie, ul. Wierzbowa 9. Natomiast o cellon należy się zwrócić do fabryki „Avia" (Warszawa, ul. Siedlecka 68).

Co się zaś tyczy obliczania skoku śmigła, nie możemy tego podać, gdyż trudno jest to Panu wyjaśnić listownie. Radzimy natomiast przestudjować książkę p. t. „Podstawy lotnictwa" dr. R. von Mises'a w tłumaczeniu polskiem, którą może Pan nabyć w Składnicy w Warsawie.

Prywatnego adresu p. K. Błaszczyńskiego nie podajemy, gdyż przyjmuje on korespondencję przez Redakcję „Lotu Polskiego".

Życzymy Panu jak najlepszych rezultatów w projektowanej pracy.

Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej
CZŁONEK F. A. I.
WARSZAWA, ALEJE UJAZDOWSKIE Nr. 32
Adres telegraficzny: *Aeroklub Warszawa.*
Telefony: 9-33-77, 9-33-88.

BIULETYN

Nr. 2 (68)
10.III — 5.IV.1933

Dnia 17 marca r. b. zginął śmiercią lotnika

ś. p. Stefan Pluciński

członek Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej.

Cześć Jego pamięci!

Nowy członek A. R. P.

Przyjęty został do Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej jako członek zwyczajny:

Poseł na Sejm, SIEDLECKI KRZYSZTOF Warszawa.

Challenge 1934.

Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej rozesłał wszystkim Aeroklubom narodowym — członkom F. A. I., oraz członkom Międzynarodowej Komisji Sportowej F. A. I. projekt Regulaminu Szczegółowego Challenge de Tourisme International 1934.

Sekretarz Generalny:

(—) B. J. KWIECIŃSKI

Warszawa, dnia 6 kwietnia 1933 r.

LIGA • OBRONY
POWIETRZNEJ • I • PRZECIWGAZOWEJ
BIULETYN

ZARZĄD GŁÓWNY.

DO WSZYSTKICH KOMITETÓW WOJEWÓDZKICH L. O. P. P.

Zarząd Centralny Stowarz. Urzędników Skarbowych nadesłał Zarządowi Głównemu L. O. P. P. uchwałę, zapadłą na posiedzeniu Prezydjum Zarządu Centralnego S. U. S., dotyczącą ustosunkowania się Stowarzyszenia do L. O. P. P.

Podając poniżej treść tej uchwały, Zarząd Główny L. O. P. P. w pierwszym rzędzie uważa za nieodzowne zaznaczyć wysoce obywatelskie stanowisko Władz Centralnych Stowarzyszenia w stosunku do Ligi O. P. P., które niewątpliwie przyczyni się bardzo do dalszej współpracy Kół L. O. P. P. z pośród urzędników skarbowych i tem samem do dalszego rozwoju naszej instytucji w jej zadaniach, związanych z programem prac w zakresie obrony ludności cywilnej na wypadek wojny.

Zadania te wielce ułatwia także i to, że Zarząd Centralny S. U. S. zajął stanowisko zupełnie zgodne ze statutem L. O. P. P. w tym sensie, że organizacja istniejących już i nowo-powstających Kół L. O. P. P. z pośród urzędników skarbowych odbywać się będzie w granicach terytorjów poszczególnych Komitetów Wojewódzkich.

Statutowa linja, zajęta przez Zarząd Centralny Stowarzyszenia Urzędników Skarbowych, przyczyni się niewątpliwie także do tego, że i inne organizacje urzędników państwowych, jak: Poczt i Telegrafów, Leśników i innych, rozwijać będą swą działalność w Kołach i Komitetach Powiatowych L. O. P. P. w granicach województw, t. j. w myśl obowiązującego w L. O. P. P. podziału terytorjalnego.

Zarząd Główny prosi Komitety Wojewódzkie o poinformowanie swych placówek o uchwale Prezydjum Zarządu Centralnego S. U. S.

(—) *Dr. Z. Martynowicz*
prezes.

(—) *Dr. G. Załęcki*
sekretarz.

TREŚĆ UCHWAŁY:

Warszawa, dn. 17 lutego 1933 r.

Stowarz. Urz. Skarb.
Rzplitej Polskiej
Zarząd Centralny
L. 154/33.

DO
Zarządów Kół Okręgowych
Stowarz Urzędn. Skarb. R. P.

Zarząd Centralny S. U. S. zgodnie z uchwałami Walnych Zebrań swych delegatów stwierdza, że instytucje: Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej i Liga Morska i Kolonjalna mają charakter wybitnie państwowy i obowiązkiem każdego pracownika jest popieranie tych instytucyj. Właściwą formą organizacyjną obu tych instytucyj są organizacje terenowe, w których winna rozwijać się praca propagandowa i organizacyjna. Zarząd Centralny wzywa wszystkich swych członków do jak najliczniejszego wstępowania do terenowych organizacyj Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej i Ligi Morskiej i Kolonjalnej. W miastach o dużem skupieniu ludności, gdzie znajduje się znaczna stosunkowo liczba pracowników skarbowych, uważa Zarząd Centralny za możliwe tworzenie oddzielnych Kół Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej oraz Ligi Morskiej i Kolonjalnej. Koła takie winny być jednak tworzone w porozumieniu z Miejscowemi Kołami S. U. S. i to pod nazwą: „Oddział Ligi Powietrznej i Przeciwgazowej“ względnie „Ligi Morskiej i Kolonjalnej“, „przy miejscowem Kole S. U. S.“. Współpraca takiego Oddziała z Miejscowem Kołem S. U. S. winna się wyrażać w odpowiednim doborze Zarządu. O każdem zamierzonem ukonstytuowaniu się Oddziału L. O. P. P. względnie L. M. i K. winien Zarząd Centralny S. U. S. zostać powiadomiony. Natomiast Zarząd Centralny S. U. S. jest przeciwny tworzeniu na terenie skarbowym oddziałów L. O. P. P. względnie L. M. i K. obejmujących swą działalnością tereny większe, niż pewne ustalone miejscowości, a w szczególności teren całego Państwa względnie województwa, gdyż w ten sposób utworzone oddziały nie mają kontaktu z terenowymi Oddziałami L. O. P. P. względnie L. M. i K. i przez to nie mogą rozwinąć odpowiedniej pracy organizacyjnej.

— — — — — — —

Podając powyższe do wiadomości, Zarząd Centralny S. U. S. uprasza o kierowanie się w pracy wytycznemi, zawartemi w tych uchwałach, zakomunikowanie ich Kołom Miejscowym, gdzie są one aktualne i podawanie Zarządowi Centralnemu do wiadomości swych spostrzeżeń co do ich wykonania.

— — — — — — — —

Z koleżeńskiem pozdrowieniem

(—) *A. Malatyński* sekretarz gener.   (—) *Dr. Filipek* prezes.

KURS INSPEKTORÓW WOJ. L. O. P. P.

SKŁADANIE PODAŃ.

Dnia 1 czerwca r. b. zostanie uruchomiony przez Zarząd Główny L. O. P. P. kurs inspektorów wojewódzkich o. p. l. g., który będzie trwał od 1 czerwca do 31 lipco r. b.

Warunki wymagane od kandydatów są następujące:

1. Wiek w granicach 30—37 lat.
2. Stopień oficera rezerwy.
3. Conajmniej 2-letnia praca w instytucjach społecznych.
4. Ukończona conajmniej szkoła średnia (świadectwo dojrzałości).
5. Opinja z ostatniego miejsca pracy.
6. Referencje conajmniej dwóch osób.
7. Władanie językiem polskim bez zarzutu.
8. Dobra dykcja (wymowa).
9. Świadectwo lekarskie (stan zdrowia bez zarzutu).
10. Świadectwo moralności.
11. Świadectwo niekaralności.

Własnoręcznie napisane podanie wraz z życiorysem i odpowiedniemi dokumentami (mogą być uwierzytelnione odpisy) wymienionemi w punktach od 1—11, oraz dwiema fotografjami całej postaci (form. pocztówki) należy przesyłać pod adresem Zarządu Głównego L. O. P. P. w Warszawie, ul. Wierzbowa 9, w terminie do dnia 11 maja r. b. Podania, które wpłyną po tym terminie, nie będą rozpatrywane. Po rozpatrzeniu podań kandydaci przyjęci na kurs, zostaną o tem powiadomieni listownie. Ilość miejsc na kursie ograniczona do 25.

Kandydaci, którzy zostaną przyjęci, będą musieli wnieść przed rozpoczęciem kursu do kasy Zarządu Głównego L. O. P. P. opłatę w wysokości 100 zł. Zakwaterowanie i wyżywienie należy do samych słuchaczy, wszystkie inne koszta ponosi Zarząd Główny L. O. P. P. Opuszczenie przez słuchacza jakiegokolwiek wykładu samowolnie, bez uprzedniego zwolnienia przez kierownika kursu lub wystarczającego usprawiedliwienia nieobecności, powoduje natychmiastowe zwolnienie z kursu bez zwrotu wpisowego.

SKŁADNICA L. O. P. P.

Wydział Zaopatrywania Zarządu Głównego L. O. P. P. podaje do wiadomości, że Składnica Zarządu Głównego L. O. P. P. wśród kompletnego sprzętu modelarskiego, zaopatrzona jest obecnie:

1) w papier japoński, służący do pokrywania modeli samolotów. Cena jednego arkusza (o wym. 69x55 cm. wagi 5 grama) wynosi zł. 1.90.

2) w balsę — najlżejsze drzewo do budowy modeli samolotów kadłubowych i belkowych o skrzydłach profilowanych. Balsa jest do nabycia w listewkach 1-metrowych o wym.:

15x3 mm. po cenie zł. 0.40 za sztukę
20x5 mm. po cenie zł. 0.55 za sztukę
10x6 mm. po cenie zł. 0.45 za sztukę
15x10 mm. po cenie zł. 0.80 za sztukę
25x10 mm. po cenie zł. 1.05 za sztukę

Zamówienia na ten sprzęt przyjmuje Wydział Zaopatrywania L. O. P. P. Warszawa, ul. Wierzbowa 9 (dla prowincji) lub Ośrodek Propagandy L. O. P. P. Warszawa, ul. Ś-to Krzyska 12, tel. 533-92 (dla Warszawy).

KOMITETY WOJEWÓDZKIE.

Staraniem Śląskiego Komitetu Wojew. L. O. P. P. odbył się dn. 16 lutego r. b. w Teatrze Polskim w Katowicach koncert ku czci ś. p. por. Żwirki i inż. Wigury. Na program koncertu złożyło się słowo wstępne, które wygłosił prezes Zarządu Głównego L. O. P. P. dr. Z. Martynowicz, przedstawiając znaczenie zwycięstwa Polski w zawodach międzynarodowych, oraz tragedję zwycięzców w katastrofie lotniczej. Po słowie wstępnem orkiestra Konserwatorjum odegrała hymn polski i czechosłowacki.

W drugiej części uroczystości wykonano koncert „Juda Machabeusz“ przy współudziale śpiewaków pp.: Dobosza, Bendera, Leskiej i Jefimcewej, oraz zespołu śpiewaczego „Ogniwo“, złożonego z 300 śpiewaków. Uroczystość wypadła niezwykle okazale, sala została zapełniona elitą towarzystwa i wykupiona do ostatniego miejsca. Uroczystość była transmitowana na wszystkie stacje polskie i czechosłowackie. Gmach teatru, jakoteż sala teatralna została specjalnie udekorowana i iluminowana w wieczornych godzinach.

Uroczystość pod względem organizacyjnym była przeprowadzona wzorowo.

NOWY ZARZĄD WARSZAWSKIEGO KOMITETU WOJEW. L. O. P. P.

W dniu 21 marca r. b. odbyło się pierwsze zebranie nowego Zarządu Warszawskiego Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P., wybranego na Walnem Zgromadzeniu Warszawskiego Komitetu Wojewódzkiego, które odbyło się dnia 12 marca r. b. pod przewodnictwem mec. Wawrzynieckiego z Włocławka.

Nowy Zarząd ukonstytuował się w następujący sposób: prezes wicewojewoda Wł. Włoskowicz, wiceprezesi: wizyt. M. Sokorski, i J. Siwiec, skarbnik radca K. Iwachow oraz członkowie: ks. prałat K. Bączkiewicz, kpt. dypl. A. Morbitzer, nacz. K. Olszewski, nacz. M. Terlecki, i dyr. inż. A. Wysokiński. Zastępcy: mjr. I. Kobielski, dyr. K. Migdałło, wizyt. A. Rogowski, oraz kpt. w st. sp. L. Podstawski, który został powołany do pełnienia funkcji sekretarza.

Ponadto w skład Zarządu wchodzą prezesi trzech najliczniejszych Komitetów Powiatowych, a mianowicie: dyr. Fr. Szeliga — Włocławek, inż. J. Szaniawski — Płock i kpt. K. Piotrowicz — Warszawa powiat.

Do Komisji Rewizyjnej Walne Zgromadzenie Komitetu powołało pp.: komisarz Fr. Jarzęcki — Włocławek, dyr. Kazimirski — Grodzisk, dyr. E. Zdanowski — Żyrardów. Zastępcy: insp. M. Sołtan — Sochaczew i inż. Czarnocki — Łowicz.

Po ukonstytuowaniu się Zarządu, komisarz Komitetu płk. inż. K. Moniuszko, wiceprezes Zarządu Głównego L. O. P. P. przekazał Komitet nowemu Zarządowi, oraz zdał sprawozdanie ze swojej działalności za okres od dnia 17 marca r. ub. do dnia 21 marca r. b. przekazując jednocześnie wybranej Komisji Rewizyjnej do sprawdzenia stan kasy i rachunkowości za okres swojego urzędowania.

Nowy Zarząd Warszawskiego Komitetu Wojewódzkiego L.O.P.P. zwołał na dzień 4 kwietnia r. b. na godz. 18 w lokalu Komitetu, ul. Hoża 21 w Warszawie, zebranie pełnego Zarządu wraz z zastępcami, celem rozpoczęcia normalnego toku pracy.

KURS INSTRUKTORSKI III KAT. O.P.G. W RUDZIE PABJANICKIEJ

Na skutek polecenia Komitetu Wojew. L. O. P. P. w Łodzi zorganizowany został w czasie od 6 do 15 marca r. b. włącznie w Rudzie Pabjanickiej kurs instruktorski III kat. o. p. g.

Na kurs powyższy delegowano:

1) przez Straż Pożarną powiatu łódzkiego — 6 słuchaczów,

2) przez Straż Pożarną powiatu brzezińskiego — 4 słuchaczów,

3) przez Komendę Pol. Państw. pow. łódzkiego — 3 delegatów,

4) przez Komendę p. w. pow. łódzkiego — 5 delegatów,

5) przez Inspektorat Szkolny pow. łódzkiego — 1 słuchacza.

6) przez Zarząd Drogowy pow. łódzkiego — 1 słuchacza,

7) przez gminy miejskie i wiejskie — 5 słuchaczów.

8) przez Stowarzyszenia sportowe — 1 słuchacza. Razem 26 słuchaczów.

Zakwaterowaniem i wyżywieniem słuchaczów kursu zajął się Okręgowy Związek Straży Pożarnych powiatu łódzkiego, zaś wyszkoleniem — Komitet Powiatowy L. O. P. P. w Łodzi.

Wykłady i zajęcia na kursie były prowadzone pod nadzorem oraz kierunkiem instruktora powiatowego o. p. l. g. p. J. Krochmalskiego.

Wykładowcami byli: p. płk. Bartoszewicz, p. inspektor Woźnicki, kierownik Stacji Meteorologicznej p. Łakomski, oraz instruktor o. p. l. g. p. Krochmalski.

Poza wykonanym całkowicie programem zajęć, słuchacze kursu odbyli w dniu 14 marca 1933 r. 6-kilometrowy marsz w maskach przeciwgazowych na lotnisko łódzkie, przeprowadzili praktyczne ćwiczenia na stacji meteorologicznej oraz zwiedzili urządzenia lotniska i stacji kanalizacyjnej m. Łodzi.

W wyniku egzaminów, przeprowadzonych pod przewodnictwem inspektora wojewódzkiego o. p. l. g. p. płk. W. Bartoszkiewicza, świadectwa instruktorskie III kategorji o. p. g. uzyskało 25 słuchaczów.

SZKOŁA SZYBOWCOWA W POLICHNIE.

Komitet Kojewódzki L. O. P. P. w Kielcach podaje do wiadomości, że otwarcie w roku bieżącym szkoły szybowcowej L. O. P. P. w Polichnie nastąpi w dniu 10 maja r. b. i szkoła czynna będzie bez przerwy do dnia 1 listopada r. b. Komitet Wojewódzki zastrzega sobie prawo przesunięcia podanych terminów względnie skrócenia czasokresu szkolenia, bez uprzedniego powiadomienia o tem zainteresowanych Klutów, instytucyj i osób.

PROGRAM SZKOŁY OBEJMUJE:

a) nauka pilotażu na szybowcach do kat. A i B dla kandydatów surowych,

b) nauka pilotażu na szybowcach do kat. C dla kandydatów, posiadających dyplom pilota kat. B.,

c) trening dla pilotów szybowcowych.

TERMINY KURSÓW.

Kursy trwają zasadniczo 1 miesiąc i dzielą się na dwa okresy szkoleniowe, rozpoczynające się każdego 1 i 15 miesiąca. W razie nieuzyskania w czesie jednego kursu kat. za którą została uiszczona opłata, może być przedłużone szkolenie na dalsze dwa tygodnie bez dopłaty.

ZGŁASZANIE UCZNI I PILOTÓW.

Do szkoły przyjmowani będą kandydaci od lat 16 wzwyż. Małoletni dołączają do podania deklarację rodziców„ poświadczoną (przez gminę, magistrat, policję lub notarjusza i t. p.) zezwalającą na pobyt na kursie, wraz z podaniem należy nadesłać świadectwo urzędowego lekarza o obecnym stanie zdrowia kandydata, zezwalające na latanie. Podanie wraz z załącznikami o przyjęcie należy wnosić jak najwcześniej, aby sobie zapewnić wybór pożądanego terminu. Podania wniesione później, jak na dwa tygodnie przed rozpoczęciem danego kursu nie będą na ten kurs uwzględnione. Kandydaci winni zgłaszać się do szkoły wyłącznie na pisemne lub telegraficzne wezwanie Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. i bezwzględnie w terminie w wezwaniu podanym.

OPŁATY.

Opłaty wynosić będą:

1) za szkolenie w pilotażu do kat. A — zł. 60, do kategorji B — zł. 40, do kategorji C — zł. 25, za loty treningowe (okres dwa tygodnie) — zł. 20.

dla (mężczyzn) członków Aeroklubów i Kół Szybowcowych L. O. P. P., (kobiety) członkinie wyżej wymienionych organizacyj opłacają za szkolenie 50% drożej.

Niezrzeszonych obowiązują podwójne stawki.

2) dodatkowo sumę w stosunku 20% od opłat szkolnych na fundusz leczenia w razie mogących zajść wypadków.

3) wyżywienie, zakwaterowanie i dojazdy na szybowisko wynosić będą 4 zł. dziennie. Opłaty te mają być opłacane do rąk restauratora tygodniowo zgóry.

4) opłaty za szkolenie i na fundusze leczenia winny być niezwłocznie przesyłane po zawiadomieniu o przyjęciu. Kandydaci, którzy nie wniosą opłat, nie będą dopuszczeni do szkolenia. Konto w P. K. O. Komitetu Wojewódzkiego Nr. 63.262.

OPIEKA LEKARSKA.

Komitet Wojewódzki zapewni w czasie trwania kursu bezpłatną opiekę sanitarną na miejscu oraz leczenie w szpitalu w Kielcach w okresie nie dłuższym, jak 2 miesiące, lecz zastrzega, że nie bierze na siebie odpowiedzialności materjalnej z powodu mogących zajść podczas szkolenia wypadków.

KIEROWNICTWO.

Szkolenie będzie się odbywać pod fachowem kierownictwem zaangażowanych przez Komitet Wojewódzki instruktorów.

Wszyscy szkolący się, zarówno jak przybyli goście, muszą ściśle przestrzegać wszelkie przepisy, postanowienia i regulaminy, obowiązujące podczas lotów na starcie i stosować się do zarządzenia kierownictwa szkoły pod rygorem natychmiastowego usunięcia ze startu. Członkom kursów będą przydzielane poszczególne funkcje, które pełnić będą bezpłatnie.

LĄDOWISKO.

W odległości 1 km. na północ od wsi Polichno na pastwisku, znajduje się odpowiedni teren do lądowania samolotów. Na terenie tym w roku ubiegłym lądowało kilkanaście samolotów. Lądowisko to dotychczas nie jest zarejestrowane.

ZGŁASZANIE WYCIECZEK I GOŚCI.

Komitet Wojewódzki przewiduje w roku bieżącym liczny napływ wycieczek oraz gości, uprasza o wcześniejsze zgłaszanie przybycia, celem ułatwienia noclegów i dojazdów. Zgłoszenia należy nadsyłać na 7 dni przez przyjazdem pod adresem Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. w Kielcach, podając jednocześnie ilość osób (mężczyzn i kobiet) oraz dzień i okres na jaki wycieczka przybywa.

KOŁA L. O. P. P.

Z POWIATU PUŁAWSKIEGO.

Jednym z ruchliwszych Kół Miejscowych L. O. P. P. jest niewątpliwie Koło w Józefowie nad Wisłą. Nie czekając i nie oglądając się, aż instruktor do nich przyjedzie i zorganizuje odczyt lub kurs — zabrali się sami do roboty. Poprosili instruktora o wskazówki i maskę — nic więcej. Pracę rozpoczęli szeregiem luźnych odczytów, wygłaszanych przez magistra farm. p. Stefana Twarowskiego, odczyty gromadziły tłumy ciekawych. Następnie po wzbudzeniu zainteresowania p. Twarowski przeprowadził dwa 10-godzinne kursy o. p. g. — jeden dla młodzieży, drugi dla starszych, w czasie od 14 do 22 marca r. b.

Obydwa kursy cieszyły się olbrzymią frekwencją i niespotykanem zainteresowaniem. Prezes Koła, nauczyciel miejscowej szkoły, p. Jan Biłyk zastosował nowy sposób propagandy. Zaprojektował kilka szablonów do malowania, z napisami propagandowemi, rysunkami samolotów i ludzi w maskach. Chłopcy starszych klas wykonali je. Kiedy ściany domów w Józefowie ozdobione zostały temi napisami i rysunkami — ściągały one rzesze ciekawych. Liczba członków rośnie. Zarząd Koła stanowią: prezes p. Jan Biłyk, wiceprezesi ks. prałat Wiktor Borysiewicz i dr. Stefan Szymczyk, sekretarz p. Zygmunt Bigelmajer, wreszcie niewyczerpany i niestrudzony w pomysłach i wynajdywaniu sposobów, zmierzających do zainkasowania należnej składki — skarbnik p. Ignacy Bajtyngier.

KURS RATOWNICZO-SANITARNY.

Wspólnemi siłami Komitetu Powiatowego L. O. P. P. i Oddziału P. C. K. został zorganizowany dla słuchaczek Szkoły Instruktorek Wiejskich w Rudzie Czechowskiej pod Puławami, 20-godzinny kurs ratowniczo-sanitarny ze specjalnem uwzględnieniem chemji gazów bojowych, obrony i ratownictwa przeciwgazowego. Na kurs uczęszczały wszystkie słuchaczki (42) wraz z dyrektorką p. Haliną Szalkiewiczową i całem gronem nauczycielskiem szkoły na czele. Kurs cieszył się wielkiem zainteresowaniem — wykładowcy byli zasypywani pytaniami, dyskusje rozwijały się nadzwyczaj ożywione. Słuchaczki w czasie trwania kursu samorzutnie założyły Koło L. O. P. P., do którego zapisało się 37 członkiń. Kurs zakończony został 21 marca egzaminem, na który zjechały władze wojewódzkie obu organizacyj. Przyjechał p. dr. Stefan Bryła prezes lubelskiego okręgu P. C. K. i wiceprezes Komitetu Wojew. L. O. P. P., oraz inspektor okręgu P. C. K. p. Janiszewski. Obecny był również prezes Komitetu Powiatowego L. O. P. P. starosta powiatowy p. dr. Mieczysław Łutman. Egzaminowali wykładowcy: lekarz powiatowy p. dr. Mieczysław Kowalski i instruktor lotnictwa i o. p. l. g. p. Marjan Misztal. Egzamin wykazał wysoki poziom przygotowania uczestniczek i dał wyniki naogół bardzo dobre. Poddało się egzaminowi i otrzymało świadectwa podinstruktorek 45 słuchaczek.

Na zakończenie kursu, przed rozdaniem świadectw, przemawiali p. dr. Bryła i p. dr. Kowalski, podkreślając znaczenie obydwu bratnich organizacyj i apelując do podinstruktorek, by tak chlubnie rozpoczętą pracę kontynuowały nadal. W odpowiedzi w imieniu słuchaczek dyrektorka szkoły p. Szalkiewiczowa serdecznie dziękowała przedstawicielom L. O. P. P. i P. C. K. za żmudną pracę nad przygotowaniem obrony społeczeństwa na wypadek najazdu lotniczo-gazowego, odcinek której to pracy został właśnie wykonany w szkole instruktorek, zapewniając, że odcinek ten nie zawiedzie i będzie krzewił zdobytą wiedzę wśród najszerszych rzesz społeczeństwa. Na zakończenie słuchaczki odśpiewały chórem, ad hoc skomponowaną przez jedną z pośród nich — p. Helenę Waczyńską — piosenkę „gazową" na melodję „Dalej chłopcy".

Gazoznawstwo już skończone,
Każda zna swoją obronę,
Znamy już chloropikrynę,
Iperyt i chloraminę.
Tarara-ra-ra
Gdy przyjdzie fala gazowa,
Do schronu się każda chowa,
Tam założy swoją maskę,
Butlę z tlenem lub opaskę.
Tarara-ra-ra
Będziem dzielnie ludzi bronić,
Przed gazami skrzętnie chronić,
I stosować odkażenie
Na ubraniu i w terenie.
Tarara-ra-ra
Gazy wielką moc swą mają,
Bo nam gości tu ściągają —
Ruda dzisiaj jakby młoda
Zjechał sam pan wojewoda.
Tarara-ra-ra
Pan starosta też zawitał,
O wyniki pilnie pytał.
Pan inspektor piórem kiwał
I świadectwa przepisywał.
Tarara-ra-ra
Zaś pan doktr — dla dobrego
Badał każdą, jak chorego,
Czy się lepiej otruć gazem?
Czy też kwesem z ługiem razem.
Tarara-ra-ra
Znów pan Misztal zapytuje —
Który gaz mocniej szturmuje?
Jaka maska przed czem chroni,
Czem przed tlenkiem się obroni?
Tarara-ra-ra
Dziś w przestworza głos nasz bije,
L.O.P.P. i P.C.K. niechaj się rozwija,
Niech żyje Polska Mocarna,
I Komisja „Lopo-sanitarna".
Tarara-ra-ra

M. M.

KIELECKIE KOŁO KOLEJOWE L.O.P.P.

Dnia 15 marca w świetlicy K.P.W. przy ul. Niepodległości, odbyło się doroczne zgromadzenie członków I-go Koła miejscowego Kolejowego L. O. P. P.

Przewodniczył p. St. Brzostowski, sprawozdanie z działalności Zarządu za rok 1931/32 wygłosił prezes Koła p. R. T. Krzyżanowski. Koło liczy paruset członków rzeczywistych, prócz tych pracowników kolejowych, którzy należą do Komitetu przy Dyrekcji Kolejowej w Radomiu. Pokaźna ta liczba członków świadczy, że zadania i cele Ligi znajdują pełne zrozumienie wśród pracowników kolejowych.

Poza zdobywaniem funduszów na cele Ligi, szerzeniem propagandy i uświadamianiem pracowników kolejowych i ich rodzin pod względem obrony biernej o. p. l. g. — przedstawiciele Koła biorą czynny udział w pracach Komitetów Powiatowego i Wojewódzkiego L. O. P. P. Wpływy Koła za okres sprawozdawczy wyniosły 4414 zł. 81 gr., wydatki na pisma „Lot Polski" i „Skrzydlata Polska" oraz inne drobne — 286 zł., pozostałe 4128 zł. 81 gr. wpłacono do Komitetu Powiatowego L. O. P. P. w Kielcach.

Ustępującemu Zarządowi Koła wyrażono absolutorjum i uznanie. Po dokonaniu uzupełniających wyborów nowy Zarząd ukonstytuował się: prezes R. T. Krzyżanowski, wiceprezes H. Chojnowski, sekretarz p. J. Zarzycki, skarbnik p. St. Dobija, członek p. A. Borowski; zastępcy: pp. E. Korycki i K. Osiński. Komisja Rewizyjna pp. St. Brzostowski, J. Kuszewska i A. Orzeł, zastępcy pp. St. Stachurski i Z. Pająk.

KOŁO SZKOLNE Nr. 5.

Siedmioklasowa publiczna szkoła powszechna Nr. 4 w Mławie, posiadająca zorganizowane przy Komitecie Kolejowym L. O. P. P. w Warszawie Koło Szkolne Nr. 5, z inicjatywy tegoż Koła i na podstawie uchwały Rady Pedagogicznej szkoły z dn. 9 marca 1933 r. zorganizowała pośród nauczycielstwa i młodzieży szkolnej zbiórkę ofiar na rzecz L. O. P. P. z okazji imienin Pierwszego Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego.

Listy składkowe zawierają 324 nazwisk ofiarodawców, których składki rozpoczynają się od 1, 2, 3 groszy, a ogólna suma przekazana Komitetowi Kolejowemu wynosi 36 zł. 22 gr.

Komitet Kolejowy, oceniając wysiłek młodzieży szkolnej, jako nadzwyczajną ofiarę, przeznaczył zebraną sumę w całości na rzecz Komitetu Fundacji ku czci ś. p. por. Żwirki i inż. Wigury, w celu poparcia przyszłych międzynarodowych zawodów samolotów turystycznych.

KOŁO LOTNICZE W CHODZIEŻY.

Życie szkolne w naszem gimnazjum koncentruje się w licznych Kołach, z których jednak najbardziej ożywioną działalność rozwija Koło Lotnicze, największe z nich, bo liczące około 100 członków oraz najstarsze, bo istniejące od roku 1925. Kółko nasze należy do L. O. P. P. i w roku ubiegłym przekazało tej nader pożytecznej instytucji ze składek członkowskich około 500 zł. W roku bieżącym nowoobrany zarząd wraz ze swym zasłużonym długoletnim opiekunem p. prof. Laureckim z całym zapałem zabrał się do pracy i przy chętnym udziale członków realizuje cały szereg projektów czy to dzięki pomocy L. O. P. P., przeprowadzając prace modelarskie, czy też organizując kurs przeciwgazowy, który ukończyło 30 uczestników, członków naszego Koła, lub też organizując moc przeróżnych konkursów, ankiet z nagrodami i t. p.

Obok tego co miesiąc regularnie odbywają się nader ciekawe i cieszące się zawsze dużą frekwencją zebrania, na których wygłasza się zajmujące referaty, oraz prowadzi się ożywioną dyskusję nad przeróżnemi aktualnościami z dziedziny lotnictwa. W roku bieżącym odbyło się dotychczas 8 zebrań, na których wygłoszono następujące referaty: kol. Ziętkiewicz (klasa 8) „Polskie lotniczki", kol. Sikorski (kl. 7) „Lotnictwo w wojnie światowej", kol. Ziętkiewicz (kl. 8) „Znaczenie L. O. P. P.", kol. Berkowski (kl. 8) „Lotnictwo — sport młodzieży XX w.", kol. Ziętkiewicz (kl. 8) „Czy lotnictwo jest niebezpieczne", kol. Urbański A. (kl. 7) „Lot polski do Azji i Afryki", kol. Ziętkiewicz (kl. 8) „Kółko a członkowie", kol. Nowak B. (kl. 8) „Odważny wyczyn śmiałej lotniczki".

Program zebrań nadto urozmaicano deklamacjami, przeźroczami, odczytywaniem własnych prac przeważnie treści wesołej lub też odczytywaniem krótkich artykulików z t. zw. „Kroniki Lotniczej". Pozatem z inicjatywy Koła naszego odbyło się uroczyste nabożeństwo oraz akademja ku uczczeniu pamięci ś. p. por. Żwirki i inż. Wigury.

H. Urbański sekretarz.

„LOT" POLSKIE LINJE LOTNICZE

Dyrekcja: Warszawa, Marszałkowska 138, tel. 547-60

Rozkład lotów

ważny od 1 marca do 30 kwietnia 1933 r.
Czas środkowo-europejski

Samoloty kursują: w poniedz. środy piątki	Samoloty kursują: we wtorki czwartki soboty	KIERUNEK	Samoloty kursują: w poniedz. środy piątki	Samoloty kursują: we wtorki czwartki soboty
	o. 9.00 p. 10.50 o. 11.10 p. 12.25	Warszawa Bydgoszcz Bydgoszcz Gdańsk, Gdynia	p. 12.25 o. 10.35 p. 10.15 o. 9.00	
	o. 14.10 p. 16.20	Warszawa Poznań		p. 10.10 o. 8.00
o. 14.00 p 16.00		Warszawa Katowice	p. 10.00 o. 8.00	
	o. 8.00 p. 9.50 o. 10.15 p. 10.55 o. 11.25 p. 13.10 o. 13.30 p. 14.30	Warszawa Kraków Kraków Katowice Katowice Brno Brno Wiedeń		p. 15.00 o. 13.10 p. 12.45 o. 12.05 p. 11.35 o. 9.50 p. 9.30 o. 8.30
o. 7.20 p. 10.00	do 14.IV	Warszawa Wilno	do 14.IV	p. 16.40 o. 14.00
o. 7.20 p. 10.00 o 10.30 p. 13.05 o. 13.35 p. 15.25	od 15.IV	Warszawa Wilno Wilno Riga Riga Tallin	od 15.IV	p. 18.10 o. 15.35 p. 15.05 o. 12.30 p. 12.00 o. 10.10
o. 8.15 p. 10.40 o. 11.10* p. 12.50* o. 13.10* p. 16.20*		Warszawa Lwów Lwów Cernauti Cernauti Bucuresti		p. 15.45 o. 13 20 p. 12.50** o. 11.10** p. 10.40** o. 7.30**
od 15.IV	o. 7.50 p. 10.00 o. 10.30 p. 12.20	Bucuresti Sofija Sofija Thessaloniki	o. 15.45 p. 12.35 o. 12.05 p. 10.15	od 15.IV

Objaśnienia znaków: o.—odlot, p.—przylot, * do 14.IV kursują tylko w poniedz. ** do 14.IV tylko w czwartki

Bilety na przelot Polskiemi Linjami Lotniczemi „L O T" nabywać można również w „Ośrodku Propagandowym" L. O. P. P. Warszawa, Ś-to Krzyska 12, tel. 533-92



Wydawnictwa i Broszury P. C. K.

Do nabycia w Biurze Zarządu Głównego P. C. K.

Zamówienia należy kierować do Zarządu Głównego P.C.K. Wydział Organizacyjno-Propagandowy. Warszawa, ul. Smolna 6 (Tel. 235-29).

SANITARNE:

	zł.
1. Organizacja Drużyn Ratowniczych P. C. K. ...	0.75
2. Tymcz. Instrukcja do Org. Drużyn Ratowniczych P. C. K. ...	0.15
3. Organizacja i szkolenie Sióstr pogotowia sanitarnego P. C. K. ...	0.80
4. Instrukcja organizacyjna punktu Sanitarno-Odżywczego P. C. K. ...	0.75
5. Pierwsza pomoc w nagłych wypadkch ...	0.05
6. Zarys Higjeny szpitalnej i Djetetyki — *kpt. dr. Stanisław Wszelaki* ...	0.50
7. Lotne Oddziały Okulistyczne P. C. K. ...	0.50
8. Tablice orjentacyjne o gazach bojowych na użytek szkolenia personelu instruktorskiego ...	2.00
9. Korpus Sióstr P. C. K. (regulamin) ...	0.40
10. Okólnik w sprawie pogotowia ratowniczego drogowego ...	0.15
11. Tymczasowa Instrukcja w sprawie konserwacji ekwipunku Drużyn Ratowniczych P. C. K. ...	0.10

ORGANIZACYJNO-PROPAGANDOWE:

1. Rozporządzenie Prezydenta R. P. i Statut P.C.K.	0.25
2. Hasła i Czyny P. C. K. ...	0.25
3. Wydawnictwo Jubileuszowe P. C. K. ...	0.50
4. P. C. K. Rocznik poświęcony Kongresowi Medycyny i Farmacji ...	0.50

BROSZURY KÓŁ MŁODZIEŻY P. C. K.:

1. O Kołach Młodzieży P. C. K. — *K. Kujawskiego*	0.10
2. Komplet druków informacyjnych (regulamin, wskazówki i ulotki) ...	0.30
3. Karty do konkursu zdrowia ...	0.02
4. Broszura o koresp. międzyszkolnej ...	0.20
5. Ulotka o koresp. międzyszkolnej ...	0.02
6. Ucieszna historyjka o Fipciu — *Porazińskiej* ...	0.80
7. Klimcia — Straszak — *Porazińskiej* ...	0.70
8. Komplet afiszy Kół Młodzieży P. C. K. ...	3.00
9. Podręcznik Ratownictwa — *dr. J. Misiewicz* ...	1.00

WYDAWNICTWA RÓŻNE:

1. Praca samarytańska i społeczna kobiet polskich w powstaniu styczniowem—*gen. dr. Fr. Białokur*	1.50
2. Nasze rośliny lekarskie — *Wacław S. Strażewicz*	2.50
3. Gazy, bomby i prawo — *L. Rutkowski* ...	0.20

Zamówienia uskutecznia się tylko za zaliczeniem pocztowem o ile jednocześnie przy zamówieniu nie będzie wpłacona należność do P. K. O. konto czek. Nr. 10.540.

Redaktor odp.: *ZENON WYRZYKOWSKI.* Wydawca: *ZARZĄD GŁÓWNY L. O. P. P.*

Druk. Zw. Prac. Adm. Gm., W-wa, Pl. Krasińskich 6, tel. 11-44-04